

STATE LIBRARY OF PENNSYLVANIA



3 0144 00379984 8



# REFERENCE



# COLLECTIONS

v. 9  
H









Digitized by the Internet Archive  
in 2015

VERÖFFENTLICHUNGEN  
DER CARNEGIE-STIFTUNG FÜR  
INTERNATIONALEN FRIEDEN

---

ABTEILUNG FÜR VOLKSWIRTSCHAFT  
UND GESCHICHTE



# WIRTSCHAFTS- UND SOZIALGESCHICHTE DES WELTKRIEGES

*DEUTSCHE SERIE*

---

GENERALHERAUSGEBER

PROFESSOR DR. JAMES T. SHOTWELL

DEUTSCHER HERAUSGEBERAUSSCHUSS

Dr. Carl Melchior, Vorsitzender

Dr. Hermann Bücher

Dr. Carl Duisberg

Dr. A. Mendelssohn Bartholdy

Dr. Max Sering

1930

---

---

DEUTSCHE VERLAGS-ANSTALT

STUTTGART BERLIN UND LEIPZIG

YALE UNIVERSITY PRESS, NEW HAVEN

# DIE DEUTSCHEN EISENBAHNEN IM KRIEGE

VON

DR. JUR. ADOLPH SARTER

GEHEIMER REGIERUNGSRAT

PRÄSIDENT DER REICHSBAHNDIREKTION TRIER

1930

---

---

DEUTSCHE VERLAGS-ANSTALT

STUTTGART BERLIN UND LEIPZIG

YALE UNIVERSITY PRESS, NEW HAVEN

Mit einer Karte

Printed in Germany  
Druck der Deutschen Verlags-Anstalt in Stuttgart  
Papier von der Papierfabrik Salach in Salach, Württemberg



# INHALT

Vorwort des Generalherausgebers .....	XI
Einleitung .....	1
Erster Teil: Die deutschen Eisenbahnen bis zum Beginn des Weltkrieges .....	21
1. Die Zeit bis zur Begründung der Reichseinheit (1871) .....	21
2. Die Reichsverfassung vom 16. April 1871 .....	24
3. Der Reichsbahngedanke und die Versuche zu seiner Verwirklichung ..	27
4. Die Verstaatlichung, insbesondere in Preußen .....	29
5. Weitere Vereinheitlichungen bei den deutschen Eisenbahnen .....	30
6. Die Lage der deutschen Eisenbahnen vor dem Kriege (1914) .....	32
Zweiter Teil: Die Organisation der deutschen Eisenbahnen und die Landesverteidigung. Die Militäreisenbahnbehörden .....	37
1. Allgemeine Bedeutung der deutschen Eisenbahnen für die Kriegsführung .....	37
2. Die besonderen Mobilmachungsvorbereitungen .....	42
a) Militärische Vorarbeiten .....	42
b) Wirtschaftliche Vorbereitungen .....	44
3. Die Organisation der deutschen Eisenbahnverwaltungen unter Berücksichtigung der Erfordernisse der Landesverteidigung. Vereinheitslichungspläne während des Krieges .....	45
a) Das Reichseisenbahnamt .....	45
b) Die deutschen Staatsbahnen .....	47
c) Die Privateisenbahnen und Kleinbahnen .....	50
d) Organisatorische Änderungen während des Krieges. Vereinheitslichungspläne .....	51
4. Die Kriegsleistungspflicht der deutschen Eisenbahnverwaltungen. Bestimmungen, Umfang .....	57
5. Die Organisation der Militäreisenbahnbehörden im Frieden .....	60
6. Die Organisation der Militäreisenbahnbehörden im Kriege. Umfang des Militäreisenbahnbetriebs .....	63
a) Der Chef des Feldeisenbahnwesens .....	63
b) Die dem Feldeisenbahnchef nachgeordneten Feldeisenbahnbehörden, Linienkommandanturen und Militäreisenbahndirektionen ....	65
c) Die Militärgeneraldirektionen .....	70
d) Sonstige Feldeisenbahnstellen .....	72
e) Der Umfang des Militäreisenbahnbetriebs .....	74
Dritter Teil: Die militärischen Aufgaben der Eisenbahnen während des Krieges und ihre Durchführung .....	78

237168

1. Die Mobilmachung .....	78
a) Die Vorbereitungen .....	78
b) Die Aufmarschbewegung .....	81
2. Die Bedeutung des Zweifrontenkrieges und der Besetzung fremden Gebietes für die Eisenbahntransportleistungen .....	83
a) Der Zweifrontenkrieg .....	83
b) Die Hemmnisse bei dem Betrieb der besetzten Bahnen .....	85
3. Der Militärverkehr von der Beendigung des Aufmarsches bis zur Demobilmachung. Operative, taktische und sonstige Aufgaben .....	87
a) Die eigentlichen Militärtransporte .....	88
b) Die Ersatztransporte .....	93
c) Die Versorgung des Heeres (Nachschub) .....	94
d) Die Postbeförderung .....	97
e) Verwundeten- und Krankentransporte .....	97
f) Gefangenentransporte .....	98
g) Der Militärurlauberverkehr .....	98
4. Die Demobilmachung .....	99
a) Planmäßige Vorbereitungen .....	99
b) Die Rückbeförderung der Truppen .....	99
Vierter Teil: Betrieb und Verkehr der Eisenbahnen während des Krieges. Eisenbahnbeförderung und Kriegswirtschaft .....	102
1. Grundsätzliches .....	102
2. Der Verkehr und Betrieb bis zum Jahre 1916 .....	103
a) Der Personenverkehr .....	103
b) Der Güterverkehr .....	105
c) Die Beurteilung der Leistungen der Eisenbahnen in der Öffentlichkeit .....	106
3. Die Bedeutung der wirtschaftlichen Umwälzung für die Eisenbahnen .....	107
a) Kurze Kennzeichnung der wirtschaftlichen Umstellung .....	107
b) Die Bedeutung der Umwälzung für den Güterverkehr .....	108
4. Die Gründe für die Betriebsschwierigkeiten der Jahre 1916—1918 ....	113
a) Die Ausdehnung des Eisenbahnnetzes durch den Militärbetrieb in den besetzten Gebieten .....	113
b) Die Steigerung der militärischen Anforderungen .....	115
c) Das Hindenburg-Programm und seine allgemeinen Wirkungen auf die deutschen Bahnen .....	115
d) Die Vermehrung der Transporte durch das Hindenburg-Programm .....	117
e) Die neuen Industrieanlagen und das bestehende Eisenbahnnetz ...	119
f) Andere Gründe für die Betriebsschwierigkeiten .....	120
5. Die Kennzeichen der Betriebsschwierigkeiten .....	121
6. Die Mittel zur Abhilfe .....	122
a) Allgemeine Gesichtspunkte .....	122
b) Organisatorische Maßnahmen .....	124
c) Die Mittel zur Abhilfe im Personenverkehr .....	127
d) Die Mittel zur Abhilfe im Güterverkehr .....	131
e) Die Abdrängung von Eisenbahntransporten auf andere Verkehrsmittel .....	133

f) Die Rationalisierung der Transporte .....	135
g) Zusammenfassung des Ergebnisses .....	136
7. Unfälle und Diebstähle während des Krieges .....	137
a) Unfälle .....	137
b) Diebstähle .....	137
<b>Fünfter Teil: Die Personalwirtschaft</b> .....	139
1. Der Personalbestand und die Einwirkung des Krieges. Abgabe vom Personal .....	139
2. Die Mittel zum Ausgleich der Ausfälle an Personal .....	144
a) Der Wegfall entbehrlicher Arbeiten .....	144
b) Die Heranziehung von Ersatzkräften .....	144
c) Die Lockerung der Vorschriften .....	146
d) Die Intensivierung der Arbeit .....	148
3. Die Sorge für das Personal .....	150
a) Die Gehalts- und Lohnverhältnisse .....	150
b) Ernährung und Bekleidung .....	151
4. Das Durchhalten des Personals .....	152
5. Die Stellung des abgegebenen Personals in der Heeresverwaltung, besonders in den Eisenbahnformationen des Feldeisenbahnchefs .....	154
<b>Sechster Teil: Die Eisenbahnstoffwirtschaft unter besonderer Berücksichtigung der Fahrzeuge</b> .....	159
1. Die allgemeine Entwicklung .....	159
2. Die Fahrzeugwirtschaft der deutschen Eisenbahnen .....	160
a) Die Beschaffung von Fahrzeugen. Der Fahrzeugbestand .....	160
b) Die Abgabe von Fahrzeugen an den Feldeisenbahnchef .....	162
c) Die Reparaturfrage .....	163
d) Die Leistungen der Fahrzeuge .....	166
3. Die Schwierigkeiten der Stoffwirtschaft. Der Mehrverbrauch an Stoffen .....	167
a) Betriebliche Gründe .....	167
b) Die Anforderungen des Feldeisenbahnchefs .....	168
4. Die Stoffknappheit als Folge des Rückgangs der Lieferungen .....	168
5. Die Verschlechterung des Materials .....	170
a) Gründe für die Verschlechterung .....	170
b) Die Ersatzstoffe .....	172
6. Statistische Angaben .....	176
7. Das Feldeisenbahnwesen und die Stoffwirtschaft .....	177
a) Allgemeine Gesichtspunkte .....	177
b) Die Fahrzeugbewirtschaftung insbesondere .....	177
<b>Siebenter Teil: Die Baupolitik</b> .....	179
1. Die Neubautätigkeit der deutschen Eisenbahnen .....	179
2. Die Bahnunterhaltung .....	182
3. Die Eisenbahnen in den besetzten Gebieten .....	184
<b>Achter Teil: Die Tarifpolitik</b> .....	187
1. Der Vorkriegsstand .....	187
a) Die Tarifgrundlagen .....	187
b) Grundsätze der Tarifpolitik im Frieden .....	189
c) Die Besteuerung des Eisenbahnverkehrs .....	190



2. Die Grundsätze der Eisenbahntarifpolitik im Kriege .....	191
3. Die Entwicklung der Personen- und Gepäcktarife im Kriege .....	193
a) Die Fahrpreisermäßigungen der ersten Kriegsjahre .....	193
b) Die Drosselung des Personenverkehrs durch tarifarische Maßnahmen .....	194
4. Die Entwicklung der Gütertarife im Kriege .....	197
a) Die Ausgestaltung der Ausnahmetarife während der ersten Kriegsjahre .....	197
b) Die Aufhebung von Ausnahmetarifen im späteren Verlauf des Krieges .....	199
c) Tarifarische Maßnahmen zur Einschränkung unrationeller Gütertransporte .....	201
d) Die Gütertariferhöhung des Jahres 1918 .....	202
5. Die Besteuerung des Verkehrs durch das Reich .....	203
6. Das Schicksal der internationalen Tarife .....	204
7. Die Tarifgestaltung auf den Militäreisenbahnen .....	206
<b>Neunter Teil: Die Eisenbahnfinanzen im Kriege .....</b>	<b>210</b>
1. Der Vorkriegsstand .....	210
2. Die allgemeine Finanzwirtschaft der Eisenbahnen im Kriege .....	212
3. Die Finanzergebnisse .....	214
a) Die Einnahmeseite .....	214
b) Die Ausgabenseite .....	216
4. Die Haushaltspläne der Kriegszeit .....	218
5. Die Entwicklung des Anlagekapitals und der Eisenbahnschuld .....	219
6. Die Finanzwirtschaft der Militäreisenbahnen der besetzten Gebiete ..	220
<b>Zehnter Teil: Die Folgen des Krieges für die deutschen Eisenbahnen nach Beendigung des Krieges .....</b>	<b>222</b>
1. Die kritische Lage der deutschen Eisenbahnen nach Beendigung des Krieges .....	222
2. Die Schwächung des Eisenbahnapparates durch den Waffenstillstand und den Vertrag von Versailles .....	224
a) Der Waffenstillstand vom 11. November 1918 .....	224
b) Der Vertrag von Versailles .....	224
c) Wirkungen .....	227
3. Die Schwächung des Eisenbahnapparates durch die innere Entwicklung .....	228
a) Die Belastung der Eisenbahnen bei der wirtschaftlichen Demobilisierung .....	228
b) Die Personalinflation .....	229
c) Die übermäßige Erteilung von Aufträgen .....	233
d) Notstandsarbeiten .....	235
e) Der Verkehrsrückgang .....	235
f) Die zurückhaltende Tarifpolitik .....	237
4. Der zeitweilige Verlust der Rhein-Ruhr-Bahnen (1923—1924) .....	238
5. Die Anzeichen der beginnenden inneren Gesundung .....	240
6. Die organisatorischen und finanziellen Umgestaltungen der Eisenbahnen als Folge des Krieges .....	241

a) Die Verreichlichung der deutschen Staatsbahnen im Jahre 1920 ..	241
b) Die Versuche der Loslösung vom reinen Staatsbetrieb in den Jahren 1921—1924 .....	245
c) Die Verflechtung der Reichsbahn mit der Reparationsfrage auf Grund der Reichsgesetzgebung von 1924 .....	249
Schlußwort .....	256
Statistischer Teil .....	259
I. Graphische Übersicht der Entwicklung der deutschen Eisenbahnen	260
II. Die deutschen Eisenbahnen zu Beginn des Weltkrieges .....	261
III. Der deutsche Militäreisenbahnbetrieb in den besetzten Gebieten ..	266
IV. Verkehr und Betrieb der deutschen Eisenbahnen während des Krieges	275
V. Personalstatistik .....	282
VI. Fahrzeugstatistik .....	286
VII. Die finanziellen Ergebnisse .....	288
VIII. Statistische Angaben aus der Nachkriegszeit .....	291





## VORWORT

### DES GENERALHERAUSGEBERS

### FÜR DAS GESAMTWERK

Als im Herbst 1914 die Aufgabewissenschaftlicher Erforschung der Wirkungen eines Kriegs auf das heutige Leben mit einem Male vom metaphysischen Theoretiker auf den Geschichtsschreiber überging, beschloß die Abteilung für Wirtschaft und Geschichte der Carnegie-Stiftung für den Weltfrieden, den Plan ihrer Untersuchungen den teils neuen, teils veränderten Problemen anzupassen, die der Krieg stellte. Der frühere Plan, das Ergebnis einer Konferenz von Volkswirtschaftlern in Bern im Jahre 1911, beruhte auf dem damals verfügbaren Tatsachenmaterial; eben hatte sich an den ersten Beiträgen zu zeigen begonnen, welche Vorzüge er hatte; indessen konnte man jetzt aus mancherlei Gründen nicht mehr daran denken, ihn bis zum Ende durchzuführen. So wurde auf Verlangen des Leiters der Abteilung ein neuer Plan entworfen; man wollte versuchen, vermittelt einer geschichtlichen Übersicht zu bestimmen, welche Kosten der Krieg für die Wirtschaft und welche Verschiebungen er für die kulturelle Entwicklung mit sich gebracht hat. Solch eine Geschichte könnte, das fühlte man, wenn wissenschaftlich geschulte Männer von richterlichem Gleichmaß des Geistes sie schrieben, zuletzt im wissenschaftlichen Dienst der Wahrheit die Mittel zur Bildung einer gesunden öffentlichen Meinung liefern und auf diese Weise grundlegend beitragen zur Erreichung der Ziele einer der Sache des Weltfriedens gewidmeten Institution.

Das Bedürfnis nach einer solchen im Geist historischer Forschung geplanten und ausgeführten Analyse zeigte sich immer deutlicher, je weiter der Krieg fortschritt, da nun die vielgestaltigen Kräfte des nationalen Lebens nicht nur für den ungeheuren Zerstörungsprozeß entfesselt, sondern auch unter dem Antrieb des Kriegs zu neuen produktiven Leistungen freigemacht wurden. Diese neue wirtschaftliche Aktivität, die im ruhigen Friedens-

zustand einen Gewinn für die Gesellschaft hätte bedeuten können, und die überraschend sich darstellende Fähigkeit der kriegsführenden Nationen zum Ertragen lang fortgesetzter, sich steigender Verluste — oft unter dem äußeren Anschein eines neuen Wohlstandes — nötigten zu einer Überprüfung der gesamten Kriegswirtschaftslehre. Der Abteilung für Wirtschaft und Geschichte war damit eine doppelte Verpflichtung auferlegt. Sie mußte ihre Arbeit auf dieses sich darbietende Problem konzentrieren, und sie mußte es in seiner Gesamtheit erfassen, mit anderen Worten, die Maßstäbe und Methoden der Geschichtsschreibung auf es anwenden. Wie der Krieg selbst, ein Einzelereignis, dennoch auf Wegen, zwischen denen keine Verbindung zu bestehen schien, bis in die entferntesten Teile der Welt wirkte, so muß die Kriegsforschung nach einem Plan vorgehen, der zu gleicher Zeit allumfassend ist und sich doch in die praktischen Beschränkungen des zugänglichen Materials fügt.

Solange der Krieg dauerte, war es indessen unmöglich, diesen Plan einer wissenschaftlichen und unvoreingenommenen Erforschung der Kriegswirtschaft in großem Maßstab und mit sicherer Hand durchzuführen. Man konnte wohl Gelegenheitsarbeiten und Einzelstudien unternehmen, und das geschah auch unter der Leitung der Abteilung; eine allgemeine Geschichte in Angriff zu nehmen, war aus naheliegenden Gründen unmöglich. Der erste dieser Gründe war, daß eine autoritative Darstellung der Wirtschaftskräfte, über welche die Kriegführenden verfügten, unmittelbar auf die Kriegführung im Feld hätte einwirken müssen; deshalb wurden die Daten über das wirtschaftliche Leben der kriegsführenden Länder, die zu Friedenszeiten der Forschung leicht zugänglich gewesen wären, ihr soweit wie möglich entzogen. Zu dieser Schwierigkeit im Beschaffen der Dokumente kam noch, daß die Mitarbeiter, die für sie sachverständig waren, in den kriegführenden Ländern zum großen Teil in den Dienst der Landesverteidigung gestellt waren und so für die Aufgabe nicht in Betracht kamen. Die Ausführung des Planes einer Kriegsgeschichte wurde deshalb auf eine Zeit verschoben, in der nicht nur der Zugang zu den wesentlichen Urkunden, sondern auch die Mitwirkung von Nationalökonomen, Historikern und Männern der Praxis in allen hauptbeteiligten Ländern möglich sein würde; denn es kam darauf an, sie zu einem gemeinsamen Werk zu ver-

einigen, das in seinem Gehalt wie in seinem Ziel über jedes Mißverständnis erhaben wäre.

Bei Kriegsende nahm die Stiftung den ursprünglichen Plan wieder auf, und man fand, daß er mit nur geringer Änderung auf die jetzige Lage anwendbar sei. Die Arbeit begann im Sommer und Herbst 1919. Zunächst trat eine Schlußkonferenz des Wirtschaftsbeirats der Abteilung für Wirtschaft und Geschichte in Paris zusammen; sie beschränkte sich auf den Entwurf einer Reihe von kurzen vorläufigen Einzelstudien. Da aber die rein vorläufige Art solcher Studien noch deutlicher dadurch wurde, daß sie sich ganz besonders auf die damals für Europa dringlichen Probleme richteten, so hielt man es für das beste, sie nicht als einen Bestandteil des großen Werks zu behandeln, sondern ihnen nur das beschränkte Verdienst von Beiträgen zur Liquidierung des Kriegs zuzuerkennen. Es leuchtete ein, daß es nicht nur unmöglich war, auf dieser Konferenz a priori ein allgemeines Programm für die Gesamtgeschichte aufzustellen, sondern daß man vielmehr eine neue und mehr spezialisierte Forschungsorganisation brauchte, um die Wirtschafts- und Sozialgeschichte des Kriegs in Angriff nehmen zu können, eine Organisation, die fürs erste mehr national eingerichtet sein und noch nicht auf internationaler Zusammenarbeit beruhen sollte. Ehe die Tatsachen der Kriegsgeschichte in den einzelnen Ländern festgestellt waren, würde man nicht zur vergleichenden Nachprüfung schreiten können, und die Geschichte jedes einzelnen Landes war in sich schon von fast schwindelerregender Vielfältigkeit und Verschlungenheit. Infolgedessen löste sich der bisherige Untersuchungsausschuß für Europa auf, und man beschloß, an seiner Stelle in den großen Ländern Herausgeberausschüsse einzusetzen und in den kleineren Staaten einzelne Herausgeber zu ernennen; sie sollten sich jeder, wenigstens fürs erste, in seiner Arbeit auf die Wirtschafts- und Sozialgeschichte seiner Heimat im Krieg konzentrieren.

Die Bildung dieser Ausschüsse durch den Generalherausgeber war der erste Schritt, der überall zum Beginn der Arbeit zu tun war. Und wenn der Plan der Stiftung noch irgendeiner Rechtfertigung bedurfte, so bietet sie sich in den Namen der in Wissenschaft und Politik bewährten Männer dar, die die Verantwortung der Herausgeberschaft auf sich genommen haben. Diese Verant-



wortung ist keineswegs eine leichte, schließt sie doch die Aufgabe in sich, den allgemeinen Plan den wechselnden Bedürfnissen nationaler Besonderheiten anzupassen. Der Erfolg wird der hingebenden und ernstgemeinten Arbeitsgemeinschaft der Männer zu danken sein, denen die Schriftenreihe ihres Landes anvertraut ist.

Über den nächsten Schritt, der nach Einrichtung der Organisation zu tun war, konnte kein Zweifel bestehen: ohne Urkunden keine Geschichtschreibung. Alle für die Zentralverwaltungen wie für engere Gebiete wesentlichen Kriegsakten sind daher zu erhalten und der Forschung zugänglich zu machen, soweit es sich mit dem Staatswohle vereinbaren läßt. Aber diese gewaltige archivalische Aufgabe liegt von Rechts wegen den Regierungen und anderen Besitzern der Dokumente ob und nicht dem Geschichtschreiber oder dem Wirtschaftsforscher, der sie zu benutzen wünscht. Eigentum verpflichtet: all diese Dokumente sind anvertrautes öffentliches Gut. In diesem Abschnitt unserer Kriegsgeschichte konnten also die Mitarbeiter nur über den Zustand, wie sie ihn auf ihrem besonderen Forschungsgebiet gefunden hatten, in der Form von Führern oder Nachschlagewerken berichten und möglicherweise dadurch, daß sie zu einem Vergleich der hier und dort angewandten Methoden anregten, dazu helfen, daß überall die praktischste Art der archivalischen Ordnung zur Annahme gelangte. Dies also war in jedem Land der Ausgangspunkt der wirklichen Arbeit an der Kriegsgeschichte; freilich sind nicht überall Monographien darüber verfaßt worden.

Dieses erste archivtechnische Stadium der Arbeit schien eine Zeitlang alle Möglichkeiten zu erschöpfen. Und wenn der Plan der Kriegsgeschichte seine Untersuchungen auf das Zeugnis amtlicher Dokumente beschränkt hätte, so hätte es dabei bleiben müssen, denn sobald ein amtliches Schriftstück einmal als »geheim« bezeichnet ist, findet man selten einen Beamten, der genug Mut oder Entschlußkraft hat, das Siegel zu brechen. So waren große Mengen des dem Historiker notwendigen Quellenmaterials seinem Zugriff tatsächlich entzogen, obgleich vieles davon von jedem Gesichtspunkt aus durchaus harmlos war. Man konnte erwarten, daß die Kriegsverhältnisse, die solcher Art fortwirkend die wissenschaftliche Forschung hinderten, dies noch auf Jahre



hinaus tun würden; deshalb mußte ein anderer Weg gefunden werden.

Glücklicherweise stand ein solcher Weg offen: die auf reichlichen Urkundenbeweis gestützte Geschichtserzählung derer, die an der Staatsleitung während des Kriegs teilgenommen oder als Beobachter in günstiger Stellung die Möglichkeit gehabt hatten, aus eigener Kenntnis oder nach dem Bericht von Augenzeugen die Wirtschaftsgeschichte des Kriegs in ihren verschiedenen Stadien und die Wirkung des Kriegs auf das Gesellschaftsleben aufzuzeichnen. So kamen wir zu dem Plan einer Reihe von Monographien, die zum großen Teil aus nichtamtlichen und doch maßgeblichen Darstellungen, sei es rein beschreibender, sei es kritisch-historischer Art, bestehen und am ehesten als ein Mittelding zwischen Memoiren und Farbbüchern bezeichnet werden können. Diese Monographien bilden den Hauptteil der Arbeit, soweit sie bisher in Angriff genommen ist. Sie sind nicht beschränkt auf Darstellungen aus der Kriegszeit selbst; denn die Wirtschaftsgeschichte muß sich mit einem längeren Zeitraum als dem des eigentlichen Kriegs befassen. Sie muß die Jahre des Abbaus der Kriegswirkungen mit umfassen, zum mindesten so weit, daß die Verschiebung der wirtschaftlichen Kräfte gerechter beurteilt werden kann, als dies unter den Anschauungen der Kriegszeit möglich war.

In diesem Stadium der Arbeit gewann das Problem der Herausgeberschaft ein ganz neues Gesicht. Der Plan für die Schriftenreihe war in erster Linie durch die verfügbaren Mitarbeiter bestimmt, nicht so sehr, wie bei den meisten anderen Geschichtswerken, durch das Quellenmaterial; es waren ja die Mitarbeiter selbst, denen die Quellen offenstanden. Dies wiederum brachte eine neue Haltung zu den beiden Idealforderungen mit sich, die der Historiker einzuschärfen liebt: Geschlossenheit und Sachlichkeit. Wollte man den Beitrag jedes Mitarbeiters in seinen Vorzügen zur Geltung kommen lassen, so war es unmöglich, sich an enge logische Grenzen zu binden. Dieselben Tatsachen mußten in verschiedenem Zusammenhang wiederholt und von verschiedenen Seiten betrachtet werden; man mußte Fragen behandeln, die nicht im engsten Bereich der Geschichtschreibung liegen, und man konnte nicht überall auf unbedingte Unbefangenheit rechnen. Im Drang einer Kontroverse oder im Wunsch einer

Apologie würden wohl hier und da parteiische Ansichten zum Ausdruck kommen. Aber diese Ansichten sind manchmal ein innerer Bestandteil der Geschichte selbst. Das gleichzeitige Urteil über eine Tatsache kann ebenso bedeutsam sein wie die Tatsache selbst. Zudem ist das Geschichtswerk als Ganzes so geplant, daß es sich selbst korrigiert; und wo es das nicht tut, werden andere es tun.

Neben dieser monographischen Behandlung des Quellenmaterials ist eine Anzahl von Studien vorbereitet, in denen sich Spezialforscher mit technischen oder eng umrissenen historischen und statistischen Fragen beschäftigen. Auch diese Monographien sind bis zu einem gewissen Grad als Quellenstudien anzusehen, da sie die geschichtlichen Daten aus solcher Nähe ihres Ursprungs ansehen, daß die Prüfung ihrer Richtigkeit in einer für spätere Zeiten nicht mehr möglichen Weise gewährleistet ist. Aber sie gehören zugleich zu jener konstruktiven geistigen Arbeit, durch welche die Geschichtschreibung von der Analyse zur Synthese fortschreitet. Dieser Fortschritt ist freilich langsam und schwierig, und wir stehen noch in seinem Beginn. Die Anfänge einer Geschichte wie der unserigen sind, um ein treffendes Bild zu gebrauchen, erst das »Wollezupfen«. Später können dann die Fäden der Ereignisse zum Bild der Geschichte verwoben werden; und für diese schöpferische Arbeit werden vielleicht andere Pläne und Organisationen nötig sein.

Bei einem Werk so komplizierter und verschiedenartiger Zusammenarbeit ist es unmöglich, anders als in ganz allgemeinen Zügen die Verantwortlichkeit für den Inhalt der einzelnen Schriften zwischen Herausgebern und Verfassern zu verteilen. Für den Gesamtplan der Geschichte und seine Verwirklichung ist der Generalherausgeber verantwortlich; aber die Anordnung der einzelnen Schriftenreihen ist weithin das Werk der verschiedenen Herausgeberausschüsse und der Einzelherausgeber, die auch die unter ihrer Leitung verfaßten Schriften gelesen haben. Die Aufnahme einer Monographie verpflichtet indessen die Herausgeber nicht auf die Ansichten oder Schlußfolgerungen der Verfasser. Sie müssen, wie jeder Herausgeber, bürgen für die Wissenschaftlichkeit, die Eignung und die Brauchbarkeit jedes aufgenommenen Beitrags. Die Verfasser aber müssen natürlich die Freiheit haben, das Ihre auf ihre eigene Weise zu geben. Ebenso legt die

Veröffentlichung einer Monographie die Carnegie-Stiftung nicht auf die besonderen Schlüsse fest, die der Verfasser darin gezogen hat. Die Stiftung fühlt sich der Geschichte selbst verantwortlich — sie hält es für ihre Pflicht, den Varianten der Erzählung und Auffassung, soweit sie uns den Krieg als Ganzes verstehen lassen, nicht aus dem Weg zu gehen, sondern sie festzuhalten und zu bewahren.

*J. T. Shotwell.*



## EINLEITUNG

Die von dem Verfasser im Jahre 1922 übernommene Ausarbeitung einer Darstellung der deutschen Eisenbahnen im Kriege konnte infolge anderweitiger starker Inanspruchnahme erst Ende 1928, also zehn Jahre nach der Beendigung des großen Ringens, fertiggestellt werden. Man könnte vielleicht annehmen, daß nach so langer Zeit das Interesse für eine Darstellung der Tätigkeit der Eisenbahnen im Kriege wesentlich abgenommen habe. Der Verfasser glaubt das nicht. Denn einmal spüren wir, wie in unserem ganzen öffentlichen und privaten Leben, auch bei den Eisenbahnen heute noch Tag für Tag die Wirkungen der vierjährigen Kriegszeit und der Nachkriegsepoche, wo für technische Fortschritte und neue wirtschaftliche Problemstellungen keine Zeit vorhanden war. Der weite zeitliche Abstand von den Geschehnissen hat andererseits für den Darsteller ihrer Geschichte den großen Wert auch der geistigen Distanz. Die Zusammenhänge werden klarer, die Bedeutung mancher besonders wertvoller Leistungen hebt sich deutlicher aus der Gesamtheit der Geschehnisse heraus, und begangene Fehler zeichnen sich von dem Gesamtbild prägnanter ab.

Mit großen Schwierigkeiten im Eisenbahnwesen haben während des Krieges alle kriegführenden Länder kämpfen müssen, und auch unter den Nachwirkungen des Krieges haben mehr oder weniger alle zu leiden gehabt. Es ergaben sich deshalb vielfach bei den Darstellungen des Eisenbahnwesens der verschiedenen kriegführenden Länder gewisse immer wiederkehrende Parallelen, sowohl in der Entwicklung der einzelnen Schwierigkeiten wie in den Mitteln zu ihrer Behebung, in den Leistungen wie in den gemachten Fehlern und versäumten Gelegenheiten. Es scheint mir aber trotzdem müßig, die Leistungen der Eisenbahnen in den einzelnen Ländern miteinander zu vergleichen



und sie gewissermaßen mit der Elle abzumessen. Denn die Gesamtverhältnisse waren dafür während des Krieges in den einzelnen Ländern zu sehr voneinander verschieden.

Wenn daher die folgende Darstellung grundsätzlich von der Bezugnahme auf die Kriegseleistungen der Eisenbahnen anderer Länder absieht, so beschränkt sie sich andererseits bei der Darstellung der deutschen Eisenbahnen im Kriege nicht auf die Mitteilung der einzelnen Geschehnisse, Schwierigkeiten und Leistungen; der Verfasser ist vielmehr auch an einer kritischen Würdigung der Entwicklung, im ganzen wie im einzelnen, an manchen Stellen nicht vorbeigegangen; der große zeitliche Abstand von den Dingen gibt ihm, wie er glaubt, ebenso dazu die Berechtigung, wie seine langjährige Tätigkeit während des Krieges im Feldeisenbahndienst, seine Beschäftigung im Preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten in der letzten Zeit des Krieges und während der Demobilmachung sowie seine Mitarbeit an den organisatorischen Auswirkungen, die der Krieg auf die deutschen Eisenbahnen in Gestalt der Verreichlichung der ehemaligen Staatsbahnen und durch die sogenannte Dawesgesetzgebung des Jahres 1924 gehabt hat.

Wenn man die deutschen Eisenbahnen während des Krieges unter dem Gesichtspunkt der wirtschaftlichen und sozialen Strukturveränderungen betrachtet, wie dies die Aufgabe der von der Carnegiestiftung veranlaßten Bücherreihe ist, so ergeben sich gegenüber der Tätigkeit der übrigen in den Krieg verwickelten Eisenbahnen zwei grundsätzliche Unterschiede. Während sich bei den Eisenbahnen der übrigen Länder der Eisenbahnbetrieb im wesentlichen auf die Heimat oder die Unterstützung verbündeter Mächte beschränkt hat, erweiterte sich das deutsche Eisenbahnnetz infolge der Besetzung umfangreicher feindlicher Gebiete, für deren militärischen Eisenbahnbetrieb die deutschen Eisenbahnen das Rückgrat bildeten, gewissermaßen um zwei Fünftel ihrer Länge. Wenn auch organisatorisch und finanziell nach verschiedenen Grundsätzen gestaltet, waren doch das Heimatnetz und die Netze der besetzten Gebiete für die Kriegsführung und die Kriegswirtschaft eine Einheit. Die folgende Darstellung umfaßt deshalb zum erstenmal sowohl die Eisenbahnen der Heimat wie die der besetzten Gebiete in einer zusammenfassenden Schilderung.



Der zweite Unterschied zwischen der Darstellung der deutschen Eisenbahnen und derjenigen der ehemaligen Kriegsgegner ist durch die Tatsache bedingt, daß Deutschland den Krieg verloren hat. Dadurch ergeben sich Kriegsfolgen für die deutschen Eisenbahnen, wie sie weder in ihrer Bedeutung, noch in ihrer Fülle bei den übrigen Eisenbahnen erkennbar sind. *Auf 50 Jahre, d. h. bis zum Jahre 1964, haben die deutschen Eisenbahnen an den Kriegsfolgen zu tragen.* Der Darstellung dieser Kriegsfolgen mußte deshalb eine ausführliche Schilderung gewidmet werden.

Der staatsrechtlichen Konstruktion der Eisenbahnen eines Landes (Staats- oder Privatbahnen) wird häufig eine besondere Bedeutung für die Kriegsbereitschaft der Eisenbahnen zugemessen. Bei den deutschen Eisenbahnen war seit den achtziger Jahren des 19. Jahrhunderts das Staatsbahnsystem vorherrschend. In erster Linie aus wirtschaftlichen Gründen geschaffen, war es für die Vorbereitung der Eisenbahnen auf den Kriegsfall und für die dazu erforderliche Organisation ein vortreffliches Mittel. Aber auch in Ländern mit ausgesprochenem Privatbahncharakter war die Schlagkraft der Eisenbahnen für militärische Zwecke durch gesetzliche Vorschriften durchaus gewährleistet. Soweit es beim Kriegsbeginn hieran fehlte, wurde das nötige nachgeholt. Es braucht hier nur an die in den Vereinigten Staaten von Amerika im Jahre 1917 geschaffene Government Control erinnert zu werden, die in ihren Wirkungen einer vorübergehenden Verstaatlichung der Eisenbahnen gleichkam. Daß es zu einer derartigen Zusammenfassung der deutschen Staatseisenbahnen untereinander und mit den unter militärischer Leitung stehenden Eisenbahnen nicht gekommen ist, erscheint mir als ein Versäumnis, das zwar den Ausgang des Weltkrieges nicht beeinflußt hat, aber viele Reibungsflächen geschaffen hat.

Noch ein weiterer wichtiger Gesichtspunkt ist in der folgenden Darstellung unterstrichen. Während es Bismarck nicht gelang, nach dem glücklichen Kriegsausgang von 1870/71 die Reichsverkehrseinheit zu schaffen, und während in den folgenden Jahrzehnten, noch im Kriege, die kräftigen Bundesstaaten, insbesondere Preußen, aus finanziellen und wirtschaftlichen Gründen der Vereinheitlichung der Eisenbahnen widersprachen, gelang die Vereinheitlichung im Jahre 1920, in der Zeit der schwersten Not,

als Folge des Krieges, als man, wiederum aus politischen Gründen, neue Klammern für das Reich nötig zu haben glaubte.

Und schließlich ist folgendes hervorzuheben:

Der unglückliche Kriegsausgang hat den deutschen Eisenbahnen nicht nur eine starke Schwächung des eigentlichen Eisenbahnapparates gebracht, sondern die Dawes-Gesetzgebung des Jahres 1924 belastet die Reichsbahn auch mit den Kriegsfolgen des Vertrages von Versailles mit starken finanziellen Abgaben bis zum Jahre 1964, also auf 50 Jahre von der Zeit des Kriegsausbruchs ab. *Aber weder der Krieg noch diese Gesetzgebung hat die deutschen Eisenbahnen aus der wirtschaftspolitischen Stellung verdrängen können, in der sie sich seit der Begründung der Staatsbahnen bewegt haben, und die sich in der starken Hervorhebung volkswirtschaftlicher Interessen unter Zurückdrängung des Gedankens der ausländischen Privatbahnen, Erwerbsinstitute zu sein, kennzeichnen.*

Die folgende Darstellung zerfällt in zehn Abschnitte. Von diesen stellt der erste die Entwicklung der Eisenbahnen bis zum Kriege 1914 dar, während sich der letzte mit den Kriegsfolgen beschäftigt. Die übrigen acht Abschnitte behandeln die eigentliche Tätigkeit der Eisenbahnen im Kriege. Während sich von den letzteren der zweite Abschnitt des Werkes mit der Organisation der Eisenbahnen befaßt, behandeln die weiteren Abschnitte die militärischen Aufgaben der Eisenbahnen im Kriege, die Abwicklung des Betriebs und Verkehrs unter besonderer Berücksichtigung der Umstellung Deutschlands auf die Kriegswirtschaft, die Personalverhältnisse, die Stoffwirtschaft, die Baupolitik, die Tarifmaßnahmen und die Finanzpolitik. Diese Reihenfolge der Darstellung ergibt sich zwangsläufig aus der Wichtigkeit der einzelnen Aufgaben der Eisenbahnen für die Kriegführung. An der Spitze stehen ihre militärischen Aufgaben, wobei lediglich die Transportfragen, nicht etwa auch die operativen und taktischen Aufgaben der Kriegführung zu behandeln waren. Letztere darzustellen ist Aufgabe des Generalstabes, in Deutschland nach seiner Auflösung infolge des Vertrages von Versailles des Reichsarchivs. Von gleicher Wichtigkeit war für die Eisenbahnen während des Krieges die Bewältigung der von der Kriegswirtschaft verlangten Transporte, während die Be-

förderungen in nicht militärischem Interesse erheblich zurücktraten. Die Darstellung der sich aus der gewaltigen Steigerung des kriegswirtschaftlichen Programms ergebenden Schwierigkeiten nimmt einen breiten Raum ein. In den folgenden Abschnitten ist ausgeführt, wie sehr die Erfüllung der sich durch die militärischen und kriegswirtschaftlichen Anforderungen ergebenden Notwendigkeiten durch die Personal- und Stoffknappheit beeinflusst worden ist. Der Baupolitik, die unter den gleichen Einschränkungen litt, ist ein weiterer Abschnitt gewidmet. Die Einnahmeseite der Unternehmungen spielte im Kriege eine verhältnismäßig untergeordnete Rolle. Die Tarifpolitik der Eisenbahnen erforderte zwar eine eingehende Darstellung, aus der sich aber ergibt, daß die Tarife in den Hauptepochen des Krieges nicht zu einer Steigerung, sondern zu einer Drosselung der Einnahmen verwendet worden sind. Die Finanzpolitik der Eisenbahnen endlich ist durch die veränderte Kriegslage in Bahnen gelenkt, die von den Friedensgrundsätzen völlig abweichen, so daß ihre Bedeutung völlig zurücktritt.

Im ersten Abschnitt wird eine geschichtliche Entwicklung des deutschen Eisenbahnwesens bis zum Kriege gegeben. Dem zunächst zögernden Bau von Eisenbahnen in den dreißiger und vierziger Jahren des 19. Jahrhunderts folgt eine ziemlich schnelle Entwicklung, die sich durch eine starke Ausdehnung der Privatbahnen im Norden, eine etwas schwächere der Staatsbahnen im Süden auszeichnet. Schon im Jahre 1838 wird in Preußen das Verhältnis der Eisenbahnen zum Staate gesetzlich geregelt. Vom Jahre 1860 ab zeigt sich eine immer mehr aufsteigende Entwicklung der Eisenbahnen. Zunächst im Kriege von 1866, dann im Deutsch-Französischen Krieg von 1870/71 zeigen die deutschen Bahnen ihre Bereitschaft für den Krieg. Die Reichsverfassung von 1871 legt gewisse Aufsichtsbefugnisse nach der militärischen Seite fest und führt zur Gründung des Reichseisenbahnamtes, das aber keine bedeutsamen Befugnisse erhalten hat. Der Versuch Bismarcks, Reichseisenbahnen zu schaffen, mißlingt ebenso wie sein Bestreben, durch Verreichlichung der preußischen Staatsbahnen die Verkehrseinheit zu schaffen. Darauf verstaatlicht Bismarck die preußischen Privatbahnen und schafft damit ein überragendes Staatsbahnnetz, das die bisher dominierenden Privatbahnen zur Bedeutungslosigkeit verurteilt. Zahlreiche



Vereinheitlichungen gelingen der Führung Preußens, wenngleich die eigentliche Einheit des Verkehrswesens, namentlich in betrieblicher, tarifarischer und finanzieller Hinsicht, nicht erreicht wird. Bei Beginn des Krieges sind die deutschen Staatsbahnen auf einer technischen, wirtschaftlichen und finanziellen Höhe, die sie zur Bewältigung der großen Kriegsaufgaben durchaus befähigt. Dies wird durch ausführliche statistische Angaben belegt.

Im zweiten Abschnitt wird eine Darstellung der Organisation der deutschen und der im Militärbetrieb befindlichen Eisenbahnen unter besonderer Berücksichtigung der Aufgaben gegeben, die den Eisenbahnen für die Landesverteidigung zufielen. Um letztere sicherzustellen, bedurfte es in Deutschland in gleicher Weise wie in allen anderen Ländern, die über ein Heer zur Verteidigung ihrer Grenzen verfügen, eines Einflusses der Heeresverwaltung auf das Eisenbahnwesen. Dieser Einfluß war in Deutschland sowohl durch gesetzliche Vorschriften gewährleistet, die sich auf die Verwendung des vorhandenen Eisenbahnnetzes für Militärtransporte, die Herstellung der dazu erforderlichen besonderen Einrichtungen, die Hergabe von Material und Personal usw. bezogen, wie insbesondere durch die Zusammenarbeit zwischen den Staatsbahnverwaltungen und der Heeresverwaltung bei dem besonders wichtigen Ausbau des Netzes. Für letzteren waren in erster Linie wirtschaftliche Gesichtspunkte maßgebend, und militärischen Wünschen wurde meist nur nach Übernahme der entstehenden Kosten durch die Heeresverwaltung Rechnung getragen, wobei aber wiederum die Finanzverwaltung des Reiches erhebliche Schwierigkeiten machte. Die Darstellung führt hierfür bemerkenswerte Beispiele an, aus denen sich ergibt, daß die deutschen Bahnen bei Beginn des Krieges nicht den strategischen Charakter aufwiesen, der vielfach im Ausland angenommen worden ist. Erst kurz vor dem Kriege kam infolge der Kriegsrüstungen der Nachbarn Deutschlands ein militärisches Ausbauprogramm zustande, es wurde aber nicht mehr verwirklicht. Der für die Kriegführung bereitstehende Eisenbahnapparat stellt ein glückliches Produkt der wirtschaftlichen Notwendigkeiten und der militärischen Erfordernisse dar, so daß man für den Aufmarsch des Heeres und für einen Krieg von normaler Dauer hinreichend gerüstet war. Die in der Darstellung geschilderten besonderen Mobilmachungs-

vorarbeiten der deutschen Heeresverwaltung und der deutschen Eisenbahnen unterschieden sich nicht wesentlich von denen der übrigen Länder. Bemerkenswert ist jedoch, daß es in Deutschland an Vorbereitungen für die im modernen Kriege so wichtige wirtschaftliche Mobilmachung fehlte; dieser Mangel, der sich für die Kriegführung sehr unangenehm bemerkbar machte, spricht gleichzeitig für den fehlenden Kriegswillen der deutschen Regierung. — An die Darstellung dieser militärischen Aufgaben der Eisenbahnen schließt sich ein Überblick über die Organisation sowohl der Heimatverwaltungen wie der Eisenbahnen des besetzten Gebietes an. Für die Heimat waren außer dem Reichseisenbahnamt, das auch im Kriege keine entscheidenden Befugnisse erhielt, die Staatsbahnverwaltungen die für die Durchführung der militärischen Eisenbahnleistungen maßgebenden Stellen, wobei die mit den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen durch Personalunion des Leiters verbundenen preußischen Eisenbahnverwaltungen den Ausschlag gaben. Wie die Ministerqualifikation der Chefs aller Staatsbahnverwaltungen den Zusammenhang mit der Gesamtpolitik des Reiches und der Bundesstaaten sicherstellte, so sicherte die überragende Stellung der preußischen Verwaltung die Gleichmäßigkeit der Eisenbahnpolitik der deutschen Eisenbahnen während des Krieges. Trotzdem hat sich das Fehlen einer einheitlichen Zentralgewalt auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens bemerkbar gemacht. Die Versuche, während des Krieges eine solche Zentralgewalt, nicht zuletzt auf Drängen des Reichstages, zu schaffen, mußten scheitern, weil es im Kriege für die ruhige Durchführung dieser Maßnahme an Zeit und Kräften fehlte. Es ist aber zu bedauern, daß man während des Krieges nicht die Form fand, um die deutschen Eisenbahnen in enge organische Beziehung zu dem für die wirtschaftliche Kriegführung maßgebenden Kriegsamt zu bringen und um sie zusammen mit den Eisenbahnen des besetzten Gebietes einer einheitlichen Leitung zu unterstellen.

Die Organisation der Militär-Eisenbahnbehörden im Frieden wie im Kriege erfordert eine ausführliche Darstellung. Während für die Friedensorganisation im allgemeinen keine Besonderheiten zu bemerken sind, erhielt die Kriegsorganisation durch die Besetzung von 25 000 km fremder Strecken (d. h. rund 40 vH der Strecken der Heimatverwaltungen) eine besondere Bedeu-

tung. Dazu kam, daß mit der Kriegserklärung alle Bahnen der Heimat als im Kriegsbetrieb befindlich erklärt wurden, also dem Feldeisenbahnchef für Kriegszwecke zur Verfügung gestellt wurden. Die im Verlaufe des Krieges immer größer werdende Ausdehnung des Militärbetriebs führte zu einer starken Anspannung der Heimateisenbahnen auf dem Personal- und Stoffgebiet, so daß man ohne Übertreibung sagen darf, daß, abgesehen von den militärischen Notwendigkeiten, die heimatlichen Eisenbahner auch den Militärbetrieb durchgeführt haben. Diese Auffassung ist um so berechtigter, als der Militärbetrieb auch die Sorge für die Aufrechterhaltung der Wirtschaft in den besetzten Gebieten, soweit er mit den militärischen Interessen vereinbar war, zu übernehmen hatte, also eine an sich rein zivile Aufgabe. Die Darstellung konnte auch an einer Kritik des Militärbetriebs nicht vorbeigehen, während andererseits aus seinem in ausführlichen statistischen Angaben dargestellten Umfang die Bedeutung dieses Zweiges der deutschen Eisenbahnwirtschaft im Kriege deutlich erhellt.

Der dritte Abschnitt beschäftigt sich mit den militärischen Leistungen der deutschen Eisenbahnen im Kriege. Die militärischen Operationen sind nur insoweit behandelt, als sie, was im Kriege in starkem Maße der Fall war, durch die Eisenbahnleistungen bedingt waren oder durch sie beeinflußt worden sind. Dies galt in erster Linie von der Aufmarschbewegung selbst. Die Eisenbahnen der besetzten Gebiete, auf denen sich die überwiegende Mehrzahl der Kriegshandlungen abspielten, nehmen im weiteren Verlauf des Krieges eine besonders wichtige Stellung ein. Das Hineintragen des Krieges in die feindlichen Länder beruht zum größten Teil auf den Leistungen der Eisenbahnen, und zwar trotz der großen Hemmnisse, die der schnellen Inbetriebnahme des feindlichen Netzes entgegenstanden. Diese Hemmnisse bestanden in den nachhaltigen Zerstörungen der feindlichen Eisenbahnen, deren schnelle Wiederherstellung für die Kriegführung von ausschlaggebender Bedeutung war. Sie wurden verhältnismäßig schnell überwunden. Dazu kamen Mängel organisatorischer Natur, die sich namentlich bei der ersten Aufnahme der Strecken durch das nicht nach rein fachlichen Gesichtspunkten zusammengesetzte Personal der militärischen Betriebsformationen zeigte, sowie die Versuche der



Truppen- und Etappenformationen, in den Eisenbahnbetrieb einzugreifen. Endlich waren auch die Eisenbahnen des besetzten Gebietes, sowohl hinsichtlich der Stationsanlagen wie besonders hinsichtlich der Fernsprechanlagen, dem Militärbetrieb, der Höchstleistungen verlangte, nicht gewachsen und mußten durch Umbauten und sonstige Änderungen der Anlagen diesem Betrieb angepaßt werden. Zahlreiche Entscheidungsschlachten sind nur durch die Eisenbahnen ermöglicht worden. Die Darstellung gibt hierfür zahlreiche Beispiele. Die großen Aufgaben der Eisenbahnen in der Heranschaffung der Ersatztransporte und der für die Versorgung der Heere nötigen Züge werden an Hand von zahlenmäßigen Unterlagen dargestellt. Daneben spielte die Abbeförderung von Verwundeten und Kranken, von Kriegsgefangenen (die Zahl betrug rund 2½ Millionen!) und die Bewältigung der Urlaubstransporte eine große Rolle.

Im vierten Abschnitt wird der Betrieb und Verkehr der Eisenbahnen während des Krieges eingehend behandelt. Während die rein militärischen Transporte stets glatt erledigt werden konnten, brachte die gewaltige Steigerung der Kriegswirtschaft vom Jahre 1916 ab ein immer stärkeres Versagen des Eisenbahnapparates. Der Hauptgrund hierfür lag, worauf schon früher hingewiesen wurde, darin, daß man in Verfolg des Hindenburg-Programms die gesamte Kriegswirtschaft organisierte, daß aber die heimatlichen Eisenbahnen außerhalb dieser Organisation blieben und im Einzelfall um die Anerkennung ihrer Kriegswichtigkeit kämpfen mußten, während sie gleichzeitig die Hilfsquellen für die Militäreisenbahnen der besetzten Gebiete waren. Betrieb und Verkehr der Eisenbahnen konnte bis zum Jahre 1916 im allgemeinen glatt bewältigt werden, trotzdem der Zweifrontenkrieg und die von den Gegnern Deutschlands mit Zähigkeit durchgeführte Blockade die wirtschaftlichen Verhältnisse des Reiches geradezu auf den Kopf stellte. Auf die Eisenbahnen wirkte sich diese Umwälzung in der Abnahme der geförderten Gütermengen, in dem Rückgang des Seehafen- und Binnenwasserstraßenverkehrs und in den Standortsverschiebungen der Industrie mit der dadurch verursachten Erhöhung der Transportweiten aus. Die besonderen, vom Jahre 1916 ab eintretenden Transportschwierigkeiten beruhen einmal auf der Ausdehnung des Eisenbahnnetzes durch die Besetzung großer feindlicher Ge-

bierte; die Entfernung zwischen den entlegensten Punkten des Reiches verdoppelten sich. Sodann machen die militärischen Operationen vom Jahre 1916 ab erhöhte Eisenbahnleistungen nötig. Schließlich erhöhte das Hindenburg-Programm die Erzeugung von Kriegsgerät um ein Vielfaches. Die Wirkungen dieses Programms auf die Eisenbahnen nehmen in der Darstellung einen breiten Raum ein. Es wird zunächst gezeigt, daß die Eisenbahnen an sich einem derartigen Programm, das ohne Vereinbarung mit den für die wirtschaftlichen und transportlichen Fragen maßgebenden zivilen Stellen einseitig von der Heeresverwaltung festgesetzt worden war, nicht gewachsen sein konnten. Wichtig ist hierbei besonders die Feststellung, daß gegenüber einem allgemeinen Rückgang der Betriebs- und Verkehrsleistungen der Kriegsjahre (im Verhältnis zu den letzten Friedensjahren) die Gesamtleistungen, in Gütertonnenkilometer gemessen, im Jahre 1917 um rund 15 vH höher waren als im Jahre 1913. Die Begründung liegt in der starken Zunahme der Beförderungslängen. Die Betriebsschwierigkeiten, die durch diese Steigerung des Verkehrs, durch die vom Standpunkt des Verkehrs unrationelle Anlage neuer Industriebetriebe und durch sonstige äußere Gründe (starker Frost, Versagen der Wasserstraßen) entstanden, sind eingehend geschildert. Unter den Mitteln zur Abhilfe nehmen organisatorische und betriebliche Maßnahmen die erste Stelle ein, wiewohl auch diese, namentlich wegen der Nichtanerkennung der Eisenbahnen als kriegswichtiger Betriebe, im Endergebnis nicht zu dem gewünschten Ziel führen konnten. Auf organisatorischem Gebiet wurde unter Bildung eines gut arbeitenden Unterbaus von Zugleitungen und Betriebsleitungen eine Kriegsbetriebsleitung der deutschen Eisenbahnen geschaffen, der aber die durchgreifende Anordnungsbefugnis fehlte, wenn diese auch in besonders schwierigen Lagen durch die Beteiligung des Feldeisenbahnchefs in gewissem Umfange ersetzt wurde. Die grundsätzlichsie betriebliche Maßnahme bestand darin, daß man im Gegensatz zum Frieden dem Güterverkehr den Vorrang vor dem Personenverkehr einräumte, indem man letzteren möglichst zurückzudrängen versuchte. Zunächst im zivilen Verkehr. Aber einmal gelang dies nicht in dem erwünschten Umfange; auch traten die erhofften Einwirkungen auf die Betriebslage nicht ein. Man mußte deshalb auch den

militärischen Personenverkehr einschränken, indem man von Ende 1917 ab eine Anzahl von Sperren des Urlauberverkehrs durchsetzte, die eine gewisse Erleichterung brachten. Im Güterverkehr unterwarf man die Wagengestellung einem bestimmten Genehmigungsverfahren und sorgte für schnellere Beladung und Entladung der Wagen. Eine besondere Bedeutung maß man den Versuchen bei, die Eisenbahntransporte auf andere Verkehrsmittel abzudrängen. Die Bedeutung der Kleinbahnen als Ersatz für die Vollbahnbeförderung tritt hier deutlich in die Erscheinung. Auch die Organisation der Wasserstraßenbeförderung wird vervollkommenet. Die Darstellung zeigt aber, daß die Erfolge dieser Abdrängung von Transporten nicht allzu groß gewesen sind, und daß die Maßnahme die Verkehrs- und Betriebslage nicht durchgreifend beeinflussen konnte. Als weiteres Mittel für die Entlastung der Eisenbahn wird der Versuch der Rationalisierung der Transporte behandelt. Als Endergebnis muß festgestellt werden, daß die Maßnahmen zur Abhilfe in ihrem Gesamtergebnis nur unvollkommen waren, und daß sie die weitere Schwächung des Eisenbahnapparates nicht verhindern konnten. Am Schluß der Darstellung ist die Zunahme der Unfälle und Diebstähle an Hand der Statistik dargestellt.

Die Gründe für die im vierten Abschnitt geschilderten Schwierigkeiten beruhen in der Hauptsache auf der ungeheuren Schwächung des personellen und technischen Apparates, die die deutschen Heimateisenbahnen infolge der langen Dauer des Krieges auf sich zu nehmen gezwungen waren. Der Personalpolitik, der Stoffwirtschaft und der Baupolitik sind deshalb der fünfte, sechste und siebente Abschnitt gewidmet. Die bisher veröffentlichten Darstellungen lassen Zweifel darüber entstehen, ob das den deutschen Eisenbahnen im Kriege zur Verfügung stehende Personal und Material, insbesondere die verfügbaren Fahrzeuge, der Zahl nach den Stand der Vorkriegszeit beibehalten haben. Der Verfasser hat an Hand eingehender statistischer Zahlen den Nachweis erbracht, daß die deutschen Eisenbahnen ihre, wie im vierten Abschnitt nachgewiesen ist, *größeren* Leistungen mit einer *geringeren* Anzahl von Kräften und mit einem weit kleineren Fahrzeugpark ausgeführt haben. Im Jahre 1917 blieb das Personal der Heimatverwaltungen um 9 vH, der verfügbare Fuhrpark um 12,5 vH hinter dem Stand von 1913 zurück.



Bei den im fünften Abschnitt eingehend behandelten Personalschwierigkeiten spielte die Einstellung von Ersatzkräften eine besondere Rolle. Ihre Leistungsfähigkeit blieb 20—40 vH hinter der Leistung der normalen Vorkriegskräfte zurück. Trotzdem verdienen die Leistungen dieser Ersatzkräfte, besonders der weiblichen, die 1918 einen erheblichen Teil des Gesamtpersonals ausmachten, vollste Anerkennung. Um den Dienst mit diesem Ersatzpersonal durchführen zu können, mußten die bestehenden Vorschriften, namentlich auf dem Betriebsgebiet, stark gelockert werden. Die großen Entbehrungen, die das Personal infolge der Ernährungs- und Bekleidungsschwierigkeiten auf sich nehmen mußte, zeigen sich am Ende des Krieges mit größter Deutlichkeit. Die Versuche der Verwaltungen, zur Erhöhung der Leistungen die Arbeitszeit zu verlängern und Vergünstigungen, besonders in der Urlaubserteilung, zu verringern, mußten im späteren Verlaufe des Krieges aufgegeben werden, weil die körperliche Leistungsfähigkeit des Personals fortgesetzt abnahm. Die Steuerung der Not auf dem Gebiet der Ernährung und Bekleidung gelang in der Hauptsache wieder deshalb nur unvollkommen, weil die Gleichstellung der Eisenbahnen mit der vorzugsweise berücksichtigten Kriegsindustrie nicht durchzusetzen war. In der Bezahlung der Beamten und der Entlohnung der Arbeiter gingen die Verwaltungen, um ihre finanziellen Ergebnisse nicht zu gefährden, weit zögernder vor als die Kriegsindustrie und die Militärverwaltung selbst. Daß trotz dieser vielen Hemmungen das deutsche Eisenbahnpersonal bis zuletzt zäh durchgehalten und alle hiergegen gerichteten politischen Einwirkungen zurückgewiesen hat, ist ein besonderes Ruhmesblatt der deutschen Eisenbahner. Auch am Ende des Krieges war die Verfassung des Personals noch derart, daß es bei der überhasteten Demobilisierung des Heeres und in den Wirren der ersten Revolutionszeit die deutsche Wirtschaft vor dem völligen Zusammenbruch gerettet hat. — Den Verhältnissen des von den Heimatverwaltungen zu den Feldeisenbahnformationen abgeordneten Personals ist eine besondere Darstellung gewidmet. Sie waren in den zivilen Kolonnen die eigentlichen Träger des Feldeisenbahnwesens und bildeten infolge ihrer Sachkunde und Erfahrung auch in den militärischen Formationen ein sehr wichtiges Element. Bedauerlich war, daß die in die zivilen Kolonnen eingeglie-

derten deutschen Eisenbahnbeamten nicht einen ihrer dienstlichen Stellung entsprechenden Rang erhielten, daß auch ihre Bekleidung und Verpflegung nicht nach den für die Truppen maßgebenden Grundsätzen erfolgte. Die Schwierigkeiten, die sich hieraus ergeben haben, sind in der Darstellung näher entwickelt.

Die Stoffwirtschaft der Eisenbahnen im Kriege weist ähnliche Schwierigkeiten auf. Allerdings gingen die Eisenbahnen mit starken Vermehrungen der Fahrzeuge vor, während sie in der Ausmusterung unbrauchbarer Fahrzeuge hinter der Vorkriegszeit von Jahr zu Jahr mehr zurückblieben. Daher überstieg der buchmäßige Bestand bei allen Fahrzeuggattungen den des Jahres 1913 bedeutend, z. B. bei den Lokomotiven um 26 vH. Da jedoch die deutschen Eisenbahnen gerade hinsichtlich der Fahrzeuge das hauptsächlichste Reservoir für den Feldeisenbahnchef waren, so waren im Jahre 1918 rund 4300 Lokomotiven, d. h. etwa 15 vH des buchmäßigen Bestandes, an den Feldeisenbahnchef abgegeben. Verminderte sich dadurch schon der Überschuß an Lokomotiven im Jahre 1918 gegenüber 1913 auf 6,5 vH, so war die Zahl der tatsächlich verfügbaren, d. h. betriebsfähigen Lokomotiven um 12,5 vH niedriger als in dem letzten Vorkriegsjahr. Dabei waren die verfügbaren Lokomotiven nicht betriebsfähig in technischem Sinne, sondern nur lauffähig, also für den Betrieb nur bedingt verwendbar. Die Reparatur der Fahrzeuge war damit zur Krise der Eisenbahnwirtschaft geworden, und die Schwierigkeiten in der Stoffbewirtschaftung traten bei ihr in besonderem Maße in Erscheinung. Diese Hemmungen waren einmal dadurch bedingt, daß einem Mehrverbrauch an Stoffen infolge der betrieblichen Schwierigkeiten geringere Lieferungen gegenüberstanden. Auch hier zeigt sich wieder die fehlende Eingliederung der Eisenbahnen in die Kriegswirtschaft, die um Stofflieferungen bitten mußte, während die Militärverwaltung befahl. Als ganz besonderer Nachteil wirkte sich schließlich die Lieferung von minderwertigen, für den Eisenbahnbetrieb zum Teil unbrauchbaren Ersatzstoffen aus, der noch dadurch erhöht wurde, daß auch die Eisenbahnen selbst genötigt wurden, ihre wertvollen Sparmetalle, insbesondere das Kupfer, aus ihren Betriebseinrichtungen, vor allem aus den Feuerbüchsen der Lokomotiven, herauszunehmen und der Kriegswirtschaft, zu der sie doch eigent-

lich selbst gehörte, zur Verfügung zu stellen. — Die Stoffwirtschaft der Eisenbahnen des besetzten Gebietes war durch die Anordnungsbefugnisse des Feldeisenbahnchefs wesentlich erleichtert. In der Fahrzeugunterhaltung fehlte es andererseits an der Möglichkeit einer Ausbesserung selbst der zahlreichen Beutefahrzeuge für längere Zeit, so daß auch hier die Heimatverwaltungen noch Hilfe leisten mußten.

Bei der im siebenten Abschnitt behandelten Baupolitik der Eisenbahnen standen, soweit die Neubautätigkeit in Frage kam, die militärischen Notwendigkeiten durchaus im Vordergrund. Versuche der Verwaltungen, auch ihr Friedensprogramm weiter durchzuführen, wurden begonnen, dann aber wieder aufgegeben. Die wechselnde Kriegslage machte die Einhaltung einer einheitlichen Linie unmöglich. Die Abgabe der Unternehmerarbeiter an die Front und ihr unzureichender Ersatz durch Kriegsgefangene ließ selbst den Bau der als kriegsnotwendig anerkannten Eisenbahnanlagen ins Stocken geraten und brachte sie am Ende des Krieges zum völligen Erliegen. Die rein militärischen Zwecken dienenden Bauten wurden dagegen fortgeführt. — In der Bahnunterhaltung gingen die Gleisumbauleistungen immer mehr zurück, was sowohl durch den Rückgang der Bahnunterhaltungsarbeiter um 25 vH als durch die geringeren Stofflieferungen ihre Erklärung findet. Infolge der besonders starken Inanspruchnahme der Eisenbahnen war die betriebsfähige Instandhaltung der Bahnanlagen bei der Beendigung des Krieges noch gerade gewährleistet; er vertrug aber keine weitere Schwächung mehr. — Bei den Militär-Eisenbahnen der besetzten Gebiete waren naturgemäß nur Bauaufgaben militärischer Natur vorhanden. Außer den im dritten Abschnitt bereits behandelten Wiederherstellungsarbeiten größten Umfangs ist hier besonders die Umnagelung der russischen Breitspur in die Normalspur zu erwähnen, wobei bis zum 1. Mai 1916 rund 7500 km in Frage kamen. An eigentlichen Bauaufgaben kamen im Westen wie im Osten besonders der Ausbau zahlreicher Bahnhöfe, die Einrichtung von Überholungs- und Kreuzungsmöglichkeiten und der zweigleisige Ausbau mehrerer für Heerestransporte wichtiger eingleisiger Strecken in Betracht. Schließlich ging der Feldeisenbahnchef auch zum Bau neuer strategischer Bahnen über. Im Westen wurden neue Aufmarschlinien mit einer Gesamtlänge



von 201,4 km gebaut, während im Osten das umfangreiche Neubauprogramm nicht zur Vollendung kam. Immerhin wurde auch hier eine Anzahl neuer, leistungsfähiger Strecken gebaut.

Da die Eisenbahnen eines der wichtigsten Kriegsinstrumente waren, und deshalb alles auf die Steigerung ihrer Leistungsfähigkeit für das Heer abgestellt werden mußte, konnte die Einnahmeseite der Unternehmungen im Kriege nicht die gleiche Rolle wie im Frieden spielen. Das gilt sowohl von den hauptsächlichsten Einnahmen, den auf der Tariffestsetzung beruhenden Verkehrseinnahmen, wie von der Finanzgebarung der Eisenbahnen überhaupt, namentlich auch von den Finanzergebnissen. Daß die deutschen Staatsbahnen trotzdem versuchten, das in den letzten Friedensjahren erzielte Verhältnis von Ausgaben und Einnahmen auch im Kriege aufrechtzuerhalten, ist verständlich; der Versuch konnte aber bei der Länge des Krieges und wegen ihrer zurückhaltenden Tarifpolitik nicht gelingen.

Die Tarifpolitik der deutschen Eisenbahnen, die im achten Abschnitt dargestellt ist, war im Frieden auf den volkswirtschaftlichen Bedürfnissen des Reiches und der Bundesstaaten aufgebaut; der Erwerbszweck trat demgegenüber in den Hintergrund. Die großen Überschüsse der letzten Friedensjahre erzielten die deutschen Bahnen trotz der fortwährenden Weiterbildung ihrer Ausnahmetarife lediglich infolge ihrer sparsamen Wirtschaftsführung und infolge der starken Zunahme des Verkehrs. Im Kriege wurde diese Politik zunächst weiter fortgeführt. Sowohl im Personen- wie im Güterverkehr wurden zahlreiche neue Tarifvergünstigungen gewährt, die in den wirtschaftlichen und sozialen Umwälzungen infolge des Krieges ihre Begründung hatten. Vom Jahre 1916 ab änderte sich jedoch mit dem Beginn der finanziellen Ausfälle und der wachsenden betrieblichen Schwierigkeiten das Bild völlig. Im Personenverkehr kann man von diesem Zeitpunkt überhaupt nicht mehr von einer Tarifpolitik sprechen, da alle Tarifmaßnahmen mehr oder weniger auf eine Drosselung des Verkehrs durch zum Teil ganz ungewöhnliche Erhöhungen hinausliefen. Im Güterverkehr konnte dieser Gesichtspunkt naturgemäß nicht maßgebend sein, da das Hindenburg-Programm gerade eine starke Vermehrung der Güterproduktion bezweckte und damit eine gewaltige Verstärkung der Gütertransporte im Gefolge hatte. Immerhin wurden

auch im Güterverkehr tarifarische Maßnahmen zur Drosselung dieses Verkehrs durchgeführt, so z. B. die Erhöhung der Stückgutsätze zur Ersparung von gedeckten Wagen und die Begünstigung des Transports zu Wasserumschlagplätzen zwecks Einschaltung der Wasserstraßen in den Beförderungsweg. Eine Steigerung der allgemeinen Tarifsätze, die durch das Anschwellen aller Preise, namentlich seit der Durchführung des Hindenburg-Programms, berechtigt und geboten gewesen wäre, gelang erst zum 1. April 1918. Für diese zögernde Haltung war neben den Schwierigkeiten, die die Parlamente der Bundesstaaten machten, auch wohl der Gedanke maßgebend, dem Auslande gegenüber die trotz der langen Kriegsdauer immer noch gute Finanzlage der Eisenbahnen darzutun, wiewohl gegenüber der Gesamtfinanzlage des Reiches die Eisenbahnfinanzen keine ausschlaggebende Rolle spielten. Die Tarifierhöhungen des Jahres 1918 betrugen zudem nur 15 vH, und die neuen Sätze standen damit weit unter dem allgemeinen Preisniveau des Jahres 1918. Daß die Finanzschwierigkeiten des Reiches dazu führten, die schon im Jahre 1906 eingeführte reichsgesetzliche Besteuerung des Verkehrs im Kriege weiter auszubauen, ist als eine bedauerliche Kriegerscheinung zu buchen; sie war für die deutschen Eisenbahnen um so nachteiliger, als sie nach dem Kriege infolge ihrer Übernahme in die sogenannte Dawes-Gesetzgebung von 1924 verewigt worden ist. — Eine besondere Schilderung ist dem Schicksal der internationalen Tarife gewidmet. Sie spielten, nachdem Deutschland im Westen, Osten und Südosten von seinen früheren Verkehrsbeziehungen durch Schützengräben getrennt war, im Kriege keine bedeutende Rolle. Die Verkehrsbeziehungen zu den benachbarten neutralen Ländern wurden zwar bis zuletzt aufrechterhalten, zum Teil sogar ausgebaut. Die internationalen Tarife erfuhren aber auch mit diesen Ländern, ebenso wie mit den befreundeten Staaten mehrfache Umbildungen; infolge der Schranken, die aus militärischen Gründen in gewissem Umfange auch gegenüber den neutralen Ländern aufgerichtet werden mußten, verloren die internationalen Tarife immer mehr an Bedeutung. — Die Eisenbahnen des besetzten Gebietes wurden, soweit dies mit den Bedürfnissen des Heeres und der jeweiligen Kriegslage in Einklang stand, auch im Kriege den Zivilbehörden, der Wirtschaft und der Bevölkerung des be-

setzten Gebietes zur Verfügung gestellt. Es wurden, da die deutsche Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung und das internationale Übereinkommen über den Frachtvertrag auf diese Eisenbahnen keine Anwendung fanden, besondere Verkehrs- und Tarifvorschriften herausgegeben und besondere Tarife erstellt, deren Entwicklung und Bedeutung besonders behandelt sind.

Bei der Darstellung der im neunten Abschnitt enthaltenen Finanzwirtschaft ist betont, daß die deutschen Eisenbahnen während des Krieges versucht haben, eine den Friedensgrundsätzen angenäherte Finanzwirtschaft aufrechtzuerhalten. Diese Finanzwirtschaft besaß, wenn man die Dinge nicht vom Standpunkt der Bundesstaaten, deren Eigentum die Staatsbahnen waren, allein ansieht, sondern gleichzeitig vom Standpunkt des Reiches ansah, nur noch den Schein der Wirklichkeit. Da die Leistungen der Eisenbahnen in der Hauptsache zugunsten des Reiches erfolgten, weil es namentlich seit dem Hindenburg-Programm eine Privatwirtschaft im Friedenssinne nur noch in beschränktem Maße gab, so bestanden die Einnahmen der Eisenbahnen hauptsächlich in Ausgaben des Reiches, die nicht in bar bezahlt, sondern nur abgerechnet wurden. Auch die interne Finanzwirtschaft der Eisenbahnen stand im Kriege außerhalb der normalen Finanzwirtschaft, da der Grundsatz, zum mindesten die Ausgaben durch die Einnahmen zu decken, infolge der zu niedrigen Tarife bei gleichzeitig fortgesetzt steigenden Ausgaben nicht aufrechterhalten werden konnte. Die Darstellung beschränkt sich deshalb auf die Betrachtung der äußeren Form der Finanzgebarung der Eisenbahnen im Kriege. Insbesondere erscheint es wertlos, für die einzelnen Kriegsjahre und für die gesamte Kriegszeit die Finanzergebnisse zu den Ergebnissen des Betriebes und zu den Verkehrsleistungen in Beziehung zu bringen, während gerade diese Beziehungen für die Finanzwirtschaft der Eisenbahnen das Kriterium ihres Erfolges sind. Dagegen sind die Finanzergebnisse der einzelnen Kriegsjahre sowohl hinsichtlich der Einnahmen wie der Ausgaben dargestellt. Bei letzteren ist eine geringere Steigerung der persönlichen gegenüber den sächlichen Ausgaben festzustellen, was sich durch die hohe Steigerung aller Stoffe erklärt. Die Haushaltspläne der Kriegszeit haben ebensowenig praktische Bedeutung wie die Entwicklung der Eisenbahnschuld. — Die Militär-



eisenbahnen der besetzten Gebiete haben keine selbständige Finanzwirtschaft betrieben, da sie einen Teil des Kriegshaushaltes des Reiches bildeten. Ein gewisser Wert ist den statistischen Angaben über die Einnahmen aus dem öffentlichen Verkehr beizumessen, die mitgeteilt sind.

Schon eingangs ist betont, daß die deutschen Eisenbahnen unter dem Verlust des Krieges besonders stark haben leiden müssen. An einer Darstellung dieser Kriegsfolgen konnte deshalb, ohne ein unvollständiges Gesamtbild zu erhalten, nicht vorbeigegangen werden. Gleichzeitig mit dem unglücklichen Ausgang des Krieges entstanden überall im Lande revolutionäre Bewegungen, die auch die militärischen Stellen der Heimat und der Etappe ergriffen. Schon der Rückzug des Heeres konnte deshalb nur mit Hilfe der Eisenbahnen in einigermaßen geordnete Bahnen gelenkt werden. Die starke Schwächung des Eisenbahnapparates, die in den einzelnen Abschnitten über die Kriegseleistungen der Eisenbahnen behandelt ist, wurde durch die Bedingungen des Waffenstillstandes und des Vertrages von Versailles noch erheblich gesteigert. Die Abgabe von rollendem Material, die der Waffenstillstand in erheblichem Umfange anordnete, traf die Eisenbahnen in einem Zeitpunkt, wo ihr Fuhrpark, besonders der Lokomotivpark, nicht mehr betriebsfähig, sondern nur noch lauffähig war. Der Vertrag von Versailles verminderte infolge der Abtretung großer Gebiete die Netzeslänge der deutschen Eisenbahnen um 13,5 vH, wobei gerade die verkehrsreichen und deshalb für die Ertragsfähigkeit der Gesamtbahnen besonders wichtigen Gebiete der Saar und von Oberschlesien verloren gingen. Die finanziellen Folgen des Vertrages von Versailles werden für die Eisenbahnen auf rund 7 Milliarden beziffert. Dazu kam die Zerreißung des Gesamtnetzes durch den polnischen Korridor, die militärische Besetzung des Rheinlandes mit ihren für die Eisenbahnen sehr nachteiligen Folgen und ihre Verhaftung für die Reparationsverpflichtungen des Deutschen Reiches. Neben diesen äußeren Einwirkungen ging, aber zum Teil wieder als ihre Folge, eine innere Schwächung des Eisenbahnapparates Hand in Hand. Die wirtschaftliche Demobilisierung mit ihrer plötzlichen Drosselung der gesamten Kriegsindustrie und der dadurch bedingten Arbeitslosigkeit unzähliger Menschen zwang, in Verbindung mit der Entlassung der Sol-

daten, die Eisenbahnen zur Aufnahme von weit mehr Personal als nötig war und überhaupt dienstplanmäßig beschäftigt werden konnte. Und zwar trat dieses Übermaß an Arbeitskräften ein, wiewohl der Achtstundentag, der bei den Eisenbahnen zunächst rein schematisch durchgeführt wurde, schon ein starkes Mehr an Personal erforderte. Mit dieser Übersättigung an Personal ging eine Überspannung der Erteilung von Aufträgen einher, wiewohl auch hier infolge der Leerung aller Lager durch den Krieg ein starker Bedarf vorhanden war. Schließlich wurden die Eisenbahnen zur Inangriffnahme vieler Notstandsarbeiten veranlaßt, für die jedenfalls eine wirtschaftliche Notwendigkeit nicht vorhanden war. Die Eisenbahnen waren zu einer besonders vorsichtigen Wirtschaftsführung um so mehr genötigt, als der Verkehr infolge des verlorenen Krieges und der Gebietsabtretungen stark zurückging, während aus der gesamten politischen Situation heraus bis zum Jahre 1922 auch die Tarifpolitik an der übermäßigen Zurückhaltung der Kriegsjahre festhielt. Als Ende 1922 das Gleichgewicht im Haushalt gerade wieder hergestellt war, brachte die Besetzung und Inbetriebnahme der Rhein-Ruhrbahnen durch Frankreich und Belgien neue Rückschläge stärksten Ausmaßes. Ende 1924 setzt dann infolge der Stabilisierung der Währung und mit der Rückgabe der Rhein-Ruhrbahnen die innere Gesundung der Eisenbahnen wieder ein. Insbesondere gelingt es, durch einen starken Personalabbau die Personalziffern wieder dem Bedarf anzupassen. — Als Folgen des Krieges sind aber besonders die großen organisatorischen und finanziellen Veränderungen anzusehen, die die deutschen Staatsbahnen nach dem Kriege erfahren haben. Im Jahre 1920 erfolgt zunächst die von Bismarck vergeblich versuchte und auch im Kriege nicht gelungene Vereinheitlichung der deutschen Staatsbahnen zu einer einheitlichen Reichsbahn. Es folgen Bestrebungen, das neue Unternehmen von der Bindung an die für Betriebsverwaltungen nicht passenden Verwaltungsgrundsätze des Reiches und aus dem Reichshaushalt loszulösen und ihm den Charakter eines selbständigen wirtschaftlichen Unternehmens zu geben. Durch die Notverordnung von 1924 gelingt dies bis zu einem gewissen Grade. Dann aber kommt, nicht von innen heraus, sondern als Folge des verlorenen Krieges, die Verwirklichung der im Vertrag von Versailles ausgesprochene Verhaf-



tung der Reichsbahn für die Reparationslasten des Reiches. Durch die von den ehemaligen Gegnern verlangte Reichsbahngesetzgebung von 1924 wird die Reichsbahn bis zum Jahre 1964 mit einer jährlichen Abgabe von 660 Millionen Mark belastet und muß eine besondere ausländische Kontrolle ertragen. Gleichzeitig erfolgt ihre Umwandlung in ein selbständiges Unternehmen, das aber die im Eigentum des Reiches bleibende Reichsbahn im deutschen Interesse zu betreiben hat.

Ob die deutschen Eisenbahnen tatsächlich noch Jahrzehnte an den Folgen des Krieges in diesem Ausmaß zu tragen haben werden, muß die Zukunft lehren.

Trier, Oktober 1928.

## ERSTER TEIL

### Die deutschen Eisenbahnen bis zum Beginn des Weltkrieges (1914)<sup>1</sup>

#### 1. Die Zeit bis zur Begründung der Reichseinheit (1871)

Die Entstehung der deutschen Eisenbahnen fällt in eine Zeit der Zersplitterung des damaligen deutschen Bundes in eine große Zahl kleinerer Staaten und in eine Zeit des fast gänzlichen Fehlens einer Zentralgewalt. Daraus erklärt sich, daß man im Gegensatz zu anderen Ländern in Deutschland nur zögernd an den Bau von Eisenbahnen herantrat, und daß eine einheitliche Gestaltung sowohl in der Linienführung wie in der finanziellen und organisatorischen Struktur der einzelnen Netze fehlte. Zwar hatten weitschauende Männer, wie z. B. der rheinisch-westfälische Industrielle Hartkort, schon früh (1825) die Bedeutung der Eisenbahnen erkannt, und Goethe sagte schon im Jahre 1828: »Mir ist nicht bange, daß Deutschland nicht eins werde. Unsere guten Chausseen und künftigen Eisenbahnen werden schon das ihrige tun.« Aber im Jahre 1835, als die erste Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth bereits fertiggestellt war, verneinte noch der preußische Handelsminister Rother in einem Bericht an den preußischen König die Bedürfnisfrage für den Bau von Eisenbahnen auf Staatskosten und die staatliche Unterstützung von Eisenbahnen, indem er auf die Erfüllung des Verkehrsbedürfnisses durch die vorhandenen Landstraßen verwies, und im gleichen Jahre hielt der Generalpostmeister Nagler die Posteinnahmen durch die Eisenbahnen für äußerst gefährdet. Wenn trotz dieser verschiedenartigen Hemmungen im Verlaufe der nächsten zehn Jahre (1835—1845) ein Eisenbahnnetz von insgesamt 2162 km entstehen konnte, so war dies nicht zuletzt auf die rastlose Arbeit des deutschen Volkswirtschaftlers List zurückzuführen, der durch seine im Jahre 1838 erschienene Schrift »Über ein sächsisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines all-

<sup>1</sup> Über die besonders benützten Werke vgl. Schrifttum I.

gemeinen deutschen Eisenbahnsystems« viele bisher Schwan- kende mit sich forttrieb. Allerdings fehlte dem deutschen Eisen- bahnnetz im Jahre 1845 noch die Geschlossenheit. Einzelne Städte waren durch Eisenbahnen miteinander verbunden. In Herbesthal war auch die Verbindung mit der Grenze hergestellt. Aber zwischen großen Gebieten klafften Lücken, die nur durch systematischen Weiterbau geschlossen werden konnten. Ob dies durch Privatunternehmungen möglich sein würde, war schon damals zweifelhaft.

Eine starke Förderung erfuhr die Entwicklung des Eisenbahn- baus durch die Bildung des deutschen Zollvereins, der Ende 1845 wenigstens in Mitteldeutschland die bisherigen Zollgrenzen be- seitigte. Im Jahre 1845 ist schon neben zahlreichen Privatbahnen der Ansatz zu einem Staatsbahnsystem erkennbar. Während in Preußen noch völlig das Privatbahnsystem, teilweise mit staat- licher Unterstützung durch Aktienbesitz und Zinsgewähr, herrschte, hatten sich Baden und Württemberg von vornherein zum Staatsbahnbau entschlossen; auch Bayern hatte bereits einige Strecken seines späteren Staatsbahnnetzes fertiggestellt, während Sachsen wiederum nur den reinen Privatbahnbesitz und -betrieb kannte. Soweit die Staaten den Bau und Betrieb der Eisenbahn der Privatinitiative überließen, hatten sie die Rechts- verhältnisse der Eisenbahn gesetzlich geregelt. In Preußen war dies schon durch das Gesetz vom 3. November 1838 über die Eisenbahnunternehmungen geschehen, ein Gesetz, das in man- chen Bestimmungen noch heute Geltung hat.

Das Streben nach Vereinheitlichung des noch völlig zersplit- terten Eisenbahnnetzes fand seinen ersten Ausdruck in der in das Jahr 1846 fallenden Schaffung eines Verbandes der Preußischen Eisenbahnen, aus dem im Jahre 1847 der heute noch bestehende Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen hervorging. Er be- stand schon 1847 aus 40 deutschen und österreichischen, inner- halb des damaligen Bundesgebiets belegenen Eisenbahnen und hatte den Zweck, die Bestrebungen der Eisenbahnverwaltungen durch Einmütigkeit zu fördern und dadurch ebenso sehr den eigenen Interessen als denen des Publikums zu dienen. Schon 1847 gab der Verein Normativbestimmungen für Reglements über Personen- und Viehbeförderung, 1850 ein Reglement für den Güterverkehr mit einheitlichem Frachtbriefmuster heraus.

Es folgten einheitliche Vorschriften für den durchgehenden Verkehr und technische Vorschriften, darunter die besonders wichtige Feststellung der gleichen Spur von 1,435 m für alle Vereinsbahnen. Das Streben nach Vereinheitlichung führte bald auch zur Bildung von Tarifverbänden, als deren Vorbild der schon 1848 gegründete norddeutsche Tarifverband anzusehen war. Am Ende des zweiten Jahrzehnts (1855) hatten die deutschen vollspurigen Eisenbahnen schon eine Länge von 8652 km erreicht, die sich ziemlich gleichmäßig auf Privatbahnen und Staatsbahnen verteilten. Von den Gesamteinnahmen des Jahres 1855 im Betrage von rund 184 Millionen entfielen 60 Millionen auf den Personenverkehr, 115 Millionen auf den Güterverkehr. Die damalige Betriebszahl, 52,6, haben die Eisenbahnen in der späteren Zeit ebensowenig mehr erreicht, wie, von Ausnahmen abgesehen, die Verzinsung ihres Anlagekapitals mit 5,51 vH.

Wenn auch zu dieser Zeit die Gebirge und die großen Städte noch vielfach ein Hindernis für die unmittelbare Schienenverbindung bildeten und die mächtigen Rheinbrücken noch nicht fertiggestellt waren, so war doch 1855 das Netz der deutschen Eisenbahnen schon ziemlich weit ausgebaut. Die Zusammenhänge zwischen den einzelnen Linien und der Ausbau des Netzes bis zu den Landesgrenzen waren zum großen Teil hergestellt.

Das folgende Jahrzehnt (1856—1865) steht unter dem Zeichen einer ruhigen und planmäßigen Weiterentwicklung. Die deutschen Eisenbahnen überbrücken die großen deutschen Ströme und werden fast überall an die Grenzen des alten Deutschen Bundes herangeführt. Die Erkenntnis von der wirtschaftlichen Bedeutung der Eisenbahnen, namentlich der Tarife, wächst. Andererseits verstärken sich der Wettbewerb und die Tarifkämpfe zwischen den einzelnen Netzen. Damit wächst auch das Interesse der einzelnen Staaten an einer verstärkten Aufsicht über die Privatbahnen, und der Staatsbahngedanke gewinnt weiteren Boden. Die Bildung von Verbänden im Güterverkehr nimmt zu. 1865 beträgt die Länge der deutschen Eisenbahnen (außer Klein- und Straßenbahnen) bereits 13 896 km, die sich ungefähr zu gleichen Mengen auf Privat- und Staatsbahnen verteilen.

In die Zeit von 1866 bis 1871 fällt die erste Betätigung der deutschen Eisenbahnen auf militärischem Gebiet. Der Preussisch-



Österreichische Krieg von 1866 und der Deutsch-Französische Krieg von 1870/71 gaben den Eisenbahnen Gelegenheit, ihre Leistungsfähigkeit auf diesem Gebiete zu zeigen. An anderer Stelle ist hierzu das Erforderliche gesagt. Brachte der Krieg von 1866 eine Verschiebung im Eisenbahnbesitz zugunsten des preußischen Staates (Übergang der Staatsbahnen des Königreichs Hannover, des Kurfürstentums Hessen, des Herzogtums Nassau und der freien Reichsstadt Frankfurt in preußischen Besitz), so entwickelte sich andererseits in den Jahren 1866—1870 eine so reiche Eisenbahnbautätigkeit, daß das gesamte Netz sich um 4868 km vergrößerte, wobei der Hauptanteil an den neuen Strecken auf Süddeutschland entfiel. In diesen Zeitraum fällt auch die Entstehung der Nebenbahnen. Die vom Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen im Jahre 1869 den deutschen Regierungen vorgelegte Denkschrift über den Bau von Sekundärbahnen bildete die Hauptquelle für die später von den Einzelstaaten erlassenen Anordnungen.

## 2. Die Reichsverfassung vom 16. April 1871

Wenn in Deutschland schon vor der politischen Einigung des Jahres 1871 sich bei weitblickenden Staatsmännern und den Praktikern des Wirtschaftslebens das Bestreben auf eine mehr oder minder große Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahnen und ein Obsiegen des Staatsgedankens bemerkbar machte, so waren dafür in der Hauptsache zwei Gründe maßgebend. Einmal betrachtete man in Deutschland weit mehr als in den Nachbarländern die Eisenbahn als einen gewaltigen Faktor zur Beeinflussung der Volkswirtschaft, demgegenüber privatwirtschaftliche Bestrebungen, wie sie für Privatbahnen in erster Linie maßgebend sein mußten, nach Möglichkeit zurückzutreten haben. Wenn auch der Wettbewerb der großen deutschen Privatbahnen bis zu einem gewissen Grade befruchtend auf Handel und Gewerbe eingewirkt hatte, so waren doch die Nachteile der Tarifkämpfe deutlich sichtbar geworden, und der Gedanke, durch Verknüpfung der Eisenbahnunternehmungen mit dem Staate die Machtstellung der Eisenbahnen als Regulator der Volkswirtschaft auszunutzen, war naheliegend. In zweiter Linie mußte den zum Teil jungen, zum Teil im Aufbau begriffenen Staaten, ins-

besondere Preußen, eine Stärkung ihrer Zentralgewalt durch einen möglichst großen Eisenbahnbesitz und dem damit gegebenen Einfluß sehr willkommen sein. Aus den gleichen Gründen ist es auch verständlich, daß das Deutsche Reich bei seiner Begründung das Bestreben hatte, einen möglichst großen Einfluß auf die deutschen Eisenbahnen auszuüben und daß das junge Reich sogar den Versuch machte, in den Besitz der staatlichen Bahnen der einzelnen Länder zu gelangen.

Schon die deutsche Nationalversammlung des Jahres 1849 sah in ihrer Reichsverfassung vom 28. März 1849 in den §§ 28—30 für das Eisenbahnwesen die Oberaufsicht und das Recht der Gesetzgebung durch das Reich vor, »soweit es der Schutz des Reiches oder das Interesse des deutschen Verkehrs erheischt.« Die weiteren Bestimmungen, deren Aufführung hier zu weit führen würde, haben der Reichsverfassung von 1871 zum Vorbild gedient.

Mit der Norddeutschen Bundesverfassung des Jahres 1866 entstand für Norddeutschland ein einheitlicher Staatenbund, dessen Aufsicht und Gesetzgebungsrecht sich nach Art. 4, Ziff. 8 dieser Verfassung auch auf das Eisenbahnwesen erstreckte. Die Verfassung war die Vorläuferin der Reichsverfassung vom Jahre 1871. Die notwendigen einheitlichen Ordnungen, das Bahnpolizeireglement für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde und das Betriebsreglement, wurden allerdings erst im Jahre 1870 erlassen.

Nach dem Kriege von 1866 entwarf der damalige bayerische Minister und spätere Reichskanzler Fürst Chlodwig von Hohenlohe den Plan zur Gründung eines Deutschen Eisenbahnvereins. Er beabsichtigte, die süddeutschen Staaten zu einem Süddeutschen Bund zusammenzufassen und mit dem Norddeutschen Bund zu konföderieren.<sup>2</sup> Der Plan kam jedoch nicht zur Durchführung.

Die Reichsverfassung vom 16. April 1871 brachte endlich dem Reiche die notwendigen Rechte hinsichtlich der Eisenbahnen. Sie gab einmal dem Reiche die Aufsicht und Gesetzgebung über die Eisenbahnen im Interesse der Landesverteidigung und des allgemeinen Verkehrs (Art. 4, Ziff. 8). Sodann bestimmte sie für alle Bundesstaaten folgendes:

<sup>2</sup> Der Entwurf des Hohenlohenschen Vertragsentwurfs ist abgedruckt in Kirchhoff, Die Deutsche Eisenbahngemeinschaft, S. 77 ff.

a) Eisenbahnen, die im Interesse der Landesverteidigung oder im Interesse des gemeinsamen Verkehrs nötig sind, können kraft eines Reichsgesetzes auch gegen den Widerspruch der Bundesglieder, deren Gebiet die Eisenbahnen durchschneiden, unbeschadet der Hoheitsrechte des einzelnen Staates für Rechnung des Reiches angelegt oder an Privatunternehmer zur Ausführung konzessioniert und mit dem Enteignungsrecht ausgestattet werden (Art. 41 I).

b) Jede Eisenbahn muß sich den Anschluß neu angelegter Eisenbahnen auf Kosten der letzteren gefallen lassen (Art. 41 II).

c) Den Anforderungen der Behörden des Reiches hinsichtlich der Benutzung der Eisenbahnen zum Zwecke der Verteidigung Deutschlands haben sämtliche Eisenbahnverwaltungen Folge zu leisten. Insbesondere ist das Militär zu gleichen ermäßigten Sätzen zu befördern (Art. 47).

d) Im Wege der Gesetzgebung können einheitliche Normen für die Konstruktion und Ausrüstung der für die Landesverteidigung wichtigen Eisenbahnen aufgestellt werden (Art. 46 III).

Die Reichsverfassung von 1871 enthält bekanntlich eine Anzahl von Vorbehalten zugunsten Bayerns, und es war natürlich, daß sich diese auch auf die Eisenbahnen erstreckten. Die folgenden bedeutsamen Grundsätze der Verfassung galten für Bayern nicht, dagegen für die übrigen Bundesstaaten:

a) Die Bundesregierungen verpflichteten sich, die deutschen Eisenbahnen im Interesse des allgemeinen Verkehrs als einheitliches Netz zu verwalten und zu diesem Zwecke die neu herzustellenden Bahnen nach einheitlichen Normen anzulegen und ausrüsten zu lassen (Art. 42).

b) Es sollten übereinstimmende Betriebseinrichtungen, insbesondere gleiche Bahnpolizeireglements, eingeführt werden. Das Reich hat die Sorge für die Erhaltung der Bahnen in einem die nötige Sicherheit gewährenden baulichen Zustande und für die Ausrüstung mit Betriebsmitteln entsprechend dem Verkehrsbedürfnis (Art. 43).

c) Die Eisenbahnen sind zur Einführung der nötigen Personenzüge mit entsprechender Fahrgeschwindigkeit, desgleichen der Güterzüge, und zur Einrichtung direkter Frachtsätze und des Übergangs von Betriebsmitteln von einer Bahn auf die andere verpflichtet (Art. 44).

d) Das Reich hat die Kontrolle über das Tarifwesen. Es soll auf die Einführung übereinstimmender Betriebsreglements, auf die Erzielung von Gleichmäßigkeit und Herabsetzung der Tarife hinwirken (Art. 45).

e) Bei eintretendem Notstande, besonders bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebensmittel, haben die Eisenbahnen einen besonders niedrigen Spezialtarif einzuführen (Art. 46 I).



### 3. Der Reichsbahngedanke und die Versuche zu seiner Verwirklichung

Die Bestimmungen der Reichsverfassung enthielten zunächst nicht viel mehr als ein Programm für die Bundesstaaten, das zudem noch ziemlich unbestimmt gehalten war, um der Entwicklung des Eisenbahnwesens Spielraum zu geben und die Landeshoheit der Bundesstaaten nicht zu beeinträchtigen. Zu seiner Durchführung fehlte es ferner an zwei wesentlichen Voraussetzungen, an einem Gesetz, das dem Reich die Erzwingung der Verfassungsbestimmungen ermöglichte, und an dem Organ, von dem dieses Gesetz zu handhaben war. Beides wurde in mehrfachen Entschlüssen des Reichstages gefordert. Die starke Abnutzung des Materials durch den Krieg von 1870 sowie sonstige Mißstände bei den Privatbahnen führten 1873 in Preußen zur Einsetzung einer parlamentarischen Kommission, deren Endgutachten dahin ging, daß man vom gemischten zum reinen Staatsbahnsystem übergehen müsse.

Der Reichskanzler v. Bismarck versuchte, dieses Programm in die Tat umzusetzen. Nach schweren Kämpfen im Bundesrat brachte er das Gesetz betreffend die Einsetzung eines Reichseisenbahnamtes ein, das am 27. Juni 1873 zum Gesetz wurde (RGB. S. 164). Das Amt sollte die Bestimmungen der Reichsverfassung zur praktischen Durchführung bringen und bei der Abstellung von Mängeln und Mißständen mitwirken, außerdem hatte es die Befugnis, von den Verwaltungen Auskünfte über ihre Einrichtungen einzuziehen und entsprechende Maßnahmen zur Verbesserung zu veranlassen.<sup>3</sup>

Das neugebildete Amt ging sogleich mit zwei Gesetzentwürfen vor, einem Reichseisenbahngesetz und einem Tarifgesetz. Der erste Entwurf eines Eisenbahngesetzes (1874), der die Aufsicht über alle Eisenbahnen durch das Reich vorsah, befriedigte die wirtschaftlichen Verbände nicht, weil er ihnen nicht weit genug ging, mehrere Regierungen nicht, weil er ihnen zu weit ging. Gegen einen zweiten, weitergehenden Entwurf vom Jahre 1875 liefen vor allem die Privatbahnen Sturm und fanden Schutz und Hilfe bei der Börse, die voraussah, daß die Verstaatlichung der Eisenbahnen eine erhebliche Einschränkung des spe-

<sup>3</sup> Näheres siehe S. 45 ff.



kulativen Börsengeschäfts durch Fortfall der Eisenbahnaktien, Eisenbahnprioritäten und Eisenbahnobligationen nach sich ziehen müsse. Der Entwurf fiel, weil man die unmittelbare Reichsaufsicht aus politischen Gründen ablehnte. — Auch bei der Behandlung des Tarifgesetzes zeigten sich die geringen Befugnisse des neuen Amtes und der Widerstand der Bundesregierungen gegen eine Regelung von Eisenbahnfragen durch das Reich. Die vom Reichseisenbahnamt eingeleitete Güterklassifikation scheiterte infolge des Widerstandes der Regierungen und der Eisenbahnverwaltungen selbst. Damit war auch der Versuch einer Tarifreform von Reichs wegen gescheitert.

Die entscheidende Rolle des Reichseisenbahnamts bei der Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens war ausgespielt, dagegen hat es für die Ausgestaltung der Eisenbahnanlagen, die Herausgabe einheitlicher Vorschriften und insbesondere für die militärische Bereitschaft der Eisenbahnen auf den Krieg große Bedeutung gehabt.<sup>4</sup> Als selbständiges Amt wurde es am 1. Oktober 1919 mit der Bildung eines Reichsverkehrsministeriums aufgehoben; letzteres übernahm die Aufgaben bis zum 1. April 1920. Mit der zu diesem Zeitpunkt eintretenden Vereinheitlichung der deutschen Staatsbahnen waren die Aufgaben des Amtes erledigt.

Da auf diesem Wege die Reichsverkehrseinheit nicht durchzusetzen war, beschloß Bismarck, sie durch Übertragung des preußischen Staatsbahnbesitzes auf das Reich herzustellen. 1878 legte er dem preußischen Landtag einen entsprechenden Entwurf vor, der in beiden Häusern mit großer Mehrheit angenommen wurde. Sofort erhob sich aber eine Gegnerschaft gegen das Projekt in den deutschen Mittelstaaten. Man widersprach dem Projekt aus politischen Gründen, weil man eine Stärkung der Macht des Reiches auf Kosten der Bundesstaaten unter allen Umständen verhindern wollte.

Auch dieser Versuch Bismarcks scheiterte. Er unterbreitete seinen Plan nicht einmal mehr dem Bundesrat.

Wie wertvoll ein Zusammenschluß der deutschen Bahnen oder wenigstens ein starker Einfluß des Reiches auf die Eisenbahnen damals gewesen wäre, ergibt sich aus der Betriebslänge im Jahre 1880. Sie betrug 34 067 km und hatte seit dem

<sup>4</sup> Siehe S. 45 ff.

Jahre 1870 um 15 259 km, d. h. um fast 80 vH, zugenommen. Zu dieser Vergrößerung des Netzes trug auch die Übereignung der Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen durch den Frankfurter Frieden von 1871 bei; sie spielte aber, da es sich dabei nur um 766 km handelte, eine nicht sehr bedeutende Rolle.

#### 4. Die Verstaatlichung, insbesondere in Preußen

Schon bei der Einbringung der erwähnten Gesetzesvorlage betreffend den Übergang der preußischen Eisenbahnen auf das Reich hatte Bismarck erklärt:

»Würden die Bestrebungen der Regierung Preußens wegen der Übertragung des preußischen Eisenbahnbesitzes auf das Reich an dem Widerspruch maßgebender Organe des Reiches scheitern, so könne es nicht zweifelhaft sein, daß alsdann Preußen selbst an die Lösung der gedachten Aufgabe mit voller Energie herantreten und vor allem die Erweiterung und Konsolidation seines eigenen Staatsbesitzes als das Ziel seiner Eisenbahnpolitik zu betrachten haben würde.«

Preußen mußte deshalb, nachdem sein großzügiger und politisch weitblickender Plan, durch Abgabe seines Eisenbahnbesitzes die Macht des Reiches zu stärken, mißlungen war, der Zersplitterung des Eisenbahnwesens und dem Überwiegen der Privateisenbahnen in seinem eigenen Lande durch Erweiterung seines Staatsbahnbesitzes entgegenwirken. Damit ging Preußen vom gemischten System (Privat- und Staatsbahnsystem) zum Staatsbahnsystem über.

Die preußische Verstaatlichungsaktion erstreckte sich auf die Zeit von etwa 1879 bis 1895. Nach dieser Zeit erfolgte nur die Verstaatlichung übriggebliebener einzelner Bahnen.

Bei Einleitung der großen Verstaatlichung Preußens (1880) betrug die Streckenlänge der Preußischen Staatsbahnen 6049 km gegenüber 13352 km Privatbahnen (einschließlich der vom Staate verwalteten Gesellschaften). Die Privatunternehmungen hatten somit in den ersten 50 Jahren nach Entstehung der ersten Eisenbahnen in Preußen mehr als das Doppelte für den Eisenbahnbau geleistet wie der Staat. Dagegen betrug im Jahre 1900 die Länge der Preußischen Staatsbahnen 33 015 km gegenüber 2257 km Privatbahnen, also das Vierzehnfache. Durch die Verstaatlichung waren die Privatbahnen als Machtfaktor im deutschen Eisenbahnwesen ausgeschaltet worden.

1896 wurde durch Ankauf der hessischen Ludwigsbahn die preußisch-hessische Gemeinschaft begründet und diese 1910 durch einen Vertrag zwischen Preußen, Hessen und Baden auf die Main-Neckarbahn ausgedehnt. Ähnliche Verstaatlichungen von Privatbahnen und Bildung geschlossener Staatsbahnsysteme wurden in den übrigen Ländern durchgeführt.

### 5. Weitere Vereinheitlichungen bei den deutschen Eisenbahnen

Ein ernsthafter Versuch, über die Verstaatlichung der einzelnen bundesstaatlichen Eisenbahnen hinaus eine Gemeinschaft aller deutschen Eisenbahnen herbeizuführen, ist bis zum Kriege (1914) nicht mehr gemacht worden. Das hat seinen Grund einmal in der politischen Gesamtsituation der letzten Jahrzehnte der Vorkriegszeit, die einer Stärkung der Reichsgewalt auf Kosten der Machtstellung der Bundesstaaten äußerst abgeneigt war. Dazu kam, daß die Staatsbahnen nicht nur einen sehr wertvollen Bestandteil des Staatseigentums bildeten, sondern auch ansehnliche Überschüsse an die Staatskassen abwarfen, die zwar wegen der Schwankungen der Konjunktur ungleichmäßig waren, aber doch in manchen Bundesstaaten geradezu das Rückgrat der Finanzverwaltung bildeten. Die Nachteile des fehlenden Zusammenschlusses haben sich denn auch, wie später auszuführen sein wird, im Kriege in mancher Beziehung unangenehm bemerkbar gemacht. Das Übergewicht Preußens in der Eisenbahnfrage und seine damit gegebene Führerstellung zeitigte jedoch im Wege der Verständigung eine Anzahl von Einzelvereinbarungen, die auf manchen Gebieten eine tatsächliche Angleichung der verschiedenen Netze herbeiführte. Schon im Jahre 1877 war der deutsche Reformtarif zustande gekommen, der die Einheitlichkeit auf dem Tarifgebiet in der Güterklassifikation verbürgte. Die Weiterbildung der Vereinheitlichung auf dem Tarifgebiet war durch die Verstaatlichung der preußischen Bahnen ohne weiteres möglich und machte gute Fortschritte. Dagegen mißlang der Versuch, zu Beginn des 20. Jahrhunderts eine Betriebsmittelgemeinschaft, die sich auf den gesamten Fuhrpark erstrecken sollte, zu begründen. Dieser von Süddeutschland ausgehende Gedanke führte im Jahre 1905 zu Beratungen unter Preußens Vorsitz, die außer der Herstellung der



Betriebsmittelgemeinschaft die Personentarifreform und die Beseitigung der Umleitungen im Güterverkehr zum Gegenstande hatten. Die geplante Gemeinsamkeit des gesamten Fuhrparks kam allerdings nicht zustande, jedoch gelang es einmal, die im gegenseitigen Wettbewerb geübten Umleitungen im Güterverkehr in der Hauptsache zu beseitigen oder doch sehr zurückzudrängen. Auch kam im Jahre 1906 der Beschluß einer deutschen Personentarifreform zustande. Aus der zunächst in Aussicht genommenen Betriebsmittelgemeinschaft wurde schließlich doch wenigstens eine solche der Güterwagen. Am 1. April 1909 trat der Staatsbahnwagenverband ins Leben, der zur Beschleunigung des Wagensumlaufs, zur Verminderung der Leerläufe und zur Ersparnis an Verwaltungskosten erheblich beigetragen hat. Gleichzeitig mit der Begründung dieses Verbandes erfolgte die Bildung des Eisenbahnzentralamtes in Berlin als einer den Eisenbahndirektionen gleichgestellten Behörde, die unter anderen, auf das preußische Netz beschränkten großen Aufgaben (Konstruktion, Beschaffung usw.) zum ersten Male Befugnisse über das Gesamtnetz der deutschen Eisenbahnen erhielt, die sich hauptsächlich in der Wagendisposition ausdrückten.

Weitere Vereinheitlichungen, namentlich auf technischem Gebiete, wurden durch eine Anzahl von innerdeutschen Bestimmungen und durch die internationalen Verbände, insbesondere durch den Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen im Laufe der Jahre eingeführt. Schließlich wurden auch die bisher schon bestehenden wichtigen Betriebsvorschriften durch eine für alle Eisenbahnen des Reiches geltende »Eisenbahnbau- und Betriebsordnung« in der Neubearbeitung vom 4. November 1904 und durch eine neue Eisenbahnverkehrsordnung kodifiziert; beide wurden vom Bundesrat erlassen und haben Gesetzeskraft.

Einer besonderen Erwähnung bedürfen noch die in den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts entstandenen *Kleinbahnen*, die sich durch ihre geringere Bedeutung für den Allgemeinverkehr und ihre geringere Leistung und Ausstattung von den Bahnen des allgemeinen Verkehrs unterscheiden. Bis zum Jahre 1900 waren allein in Preußen nicht weniger als 9083 km Kleinbahnen erbaut bzw. genehmigt, die 333 verschiedenen, meist rein örtlichen Unternehmungen gehörten. Andere Staaten, wie Württemberg, Baden, Hessen, Mecklenburg-Schwerin und Olden-



burg, folgten dem preußischen Beispiel, während Bayern seine Lokalbahnen, die den Kleinbahnen gleichzuachten sind, von vornherein als Staatsbahnen erbaute.

## 6. Die Lage der deutschen Eisenbahnen vor dem Kriege (1914)<sup>5</sup>

Die deutschen Eisenbahnen hatten vor dem Kriege einen sehr hohen Stand erreicht. Daß sie zu einer solchen Vervollkommenung ihres technischen Apparates nicht aus militärischen, sondern aus volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten, die stets bei ihnen im Vordergrund ihrer Aufgaben gestanden haben, gekommen sind, ist auf Seite 24 näher ausgeführt. Die finanziellen Erfolge insbesondere, die die deutschen Eisenbahnen in dem letzten Jahrzehnt vor dem Kriege zu verzeichnen hatten, sprechen gegen die im Ausland hin und wieder verbreitete Annahme einer besonderen Kriegsrüstung der deutschen Eisenbahnen. Die notwendige Gleichmäßigkeit in den Haushalten der einzelnen Bundesstaaten und die sich fortgesetzt steigernden Ausgaben verlangten eine möglichst starke Heranziehung der Eisenbahnen zur Erzielung von Überschüssen und ließ militärischen Forderungen, die Geld kosteten, nur zögernd und unter großen Einschränkungen Raum. Damit steht keineswegs die Tatsache in Widerspruch, daß die deutschen Eisenbahnen auch für einen Krieg gut vorbereitet waren.

Im Jahre 1914 betrug die Eigentumslänge<sup>6</sup> sämtlicher deutschen Eisenbahnen (Staatsbahnen, Privatbahnen, Kleinbahnen und Straßenbahnen) über 80 000 km. Das vorhandene Netz gliederte sich in die Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs (Staatsbahnen und Privatbahnen) und die dem örtlichen Verkehrsbedürfnis dienenden Kleinbahnen, die wieder in die hauptsächlich für den Personenverkehr der Städte und ihrer Peripherie bestimmten Straßenbahnen und die auch dem Güterverkehr die-

<sup>5</sup> Die einzelnen statistischen Angaben über die deutschen Eisenbahnen vor dem Kriege befinden sich im Anhang auf S. 285 ff. Dort ist auch eine bildliche Darstellung über die Entwicklung des deutschen Eisenbahnwesens auf S. 284 enthalten.

<sup>6</sup> Von der Eigentumslänge verschieden ist die *Betriebslänge*, die auch die gepachteten und mitbetriebenen fremden Strecken, dagegen nicht die verpachteten eigenen Strecken enthält. Sie war im Jahre 1914 um etwa 350 km größer als die Eigentumslänge.

nenden nebenbahnähnlichen Kleinbahnen zerfielen. Militärisch war diese Unterscheidung insofern von großer Bedeutung, als die Kleinbahnen für die eigentliche Militärbeförderung nicht nennenswert in Betracht kamen, wenngleich sie als Zubringer und örtliche Entlastungsstrecken, namentlich in den letzten Jahren des Krieges, den Gesamtbetrieb der Eisenbahnen bis zu einem gewissen Grade entlastet haben. Die Gesamtlänge der Kleinbahnen betrug im Jahre 1914: 16 577 km, d. h. über 20 vH der Gesamtlänge aller Eisenbahnen; davon waren 5134 km Straßenbahnen, 11 443 km nebenbahnähnliche Kleinbahnen. Die Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs hatten einen Umfang von 63 622 km, von denen 61 404 km vollspurig, 2218 km schmalspurig waren. Ein bedeutendes zusammenhängendes Schmalspurnetz war das der Oberschlesischen Schmalspurbahnen, dem große Bedeutung für den Güterverkehr des oberschlesischen Kohlenreviers zukam. Für eigentliche militärische Zwecke kamen jedoch die Schmalspurbahnen kaum in Betracht. Die Vollspurbahnen des allgemeinen Verkehrs waren zu 94 vH im Staatsbesitz, 6 vH waren Privatbahnen. Für die militärische Bedeutung der Strecken war noch die Unterscheidung nach der technischen Ausgestaltung und nach der Zahl der Gleise von Bedeutung. Durch ihre große betriebliche Leistungsfähigkeit sind die Hauptbahnen, die 57 vH der Vollspurbahnen ausmachten, für militärische Zwecke besonders geeignet, während die Nebenbahnen (43 vH) infolge der ungünstigeren Streckenverhältnisse (stärkere Steigungen und Krümmungen) und der dadurch bedingten verminderten Achsenzahl der Züge nur eine geringere militärische Ausnutzung zuließen. Die Zahl der Gleise der einzelnen Strecken war aus dem gleichen Grunde, namentlich für größere Transportbewegungen, von entscheidender Bedeutung. Von den gesamten Vollspurstrecken waren 60 vH eingleisig, 39 vH zweigleisig, 1 vH dreigleisig und mehrgleisig, ein für die Betriebsführung sehr günstiger Stand.

Die Staatsbahnen bestanden aus acht selbständigen Netzen, und zwar den vereinigten preußischen und hessischen Staatsbahnen, den bayrischen, den württembergischen, den badischen, den mecklenburgischen und den oldenburgischen Staatsbahnen sowie den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen. Letztere standen unter der Leitung des Chefs der Verwaltung der Reichs-

eisenbahnen, der gleichzeitig der Chef der preußisch-hessischen Staatsbahnen (Preußischer Minister der öffentlichen Arbeiten) war. Daneben bestand noch die unbedeutende Militäreisenbahn, die militärischen Übungszwecken diente, aber auch dem öffentlichen Verkehr gewidmet war. Die Längenverhältnisse und damit die Bedeutung der einzelnen Staatsbahnen waren, wie sich aus der Tabelle auf Seite 286 ergibt, sehr verschieden. Auf die preußischen Staatsbahnen entfielen rund zwei Drittel, mit den Reichseisenbahnen von Elsaß-Lothringen zusammen etwa sieben Zehntel der gesamten Staatsbahnen. Rund 14 vH entfielen auf die bayrischen Staatsbahnen, rund 5,7 vH auf die sächsischen, rund 3,6 vH auf die württembergischen, rund 3,1 vH auf die badi-schen, rund 1,9 vH auf die mecklenburgischen und rund 1,1 vH auf die oldenburgischen Staatsbahnen. Die Zahl der Privatbahnen betrug 110, die Zahl der Straßenbahnen 289, die Zahl der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen 354. Es entfielen in Deutschland 1914 von den vollspurigen Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs auf 100 qkm Grundfläche 11,31 km, auf je 10 000 Einwohner 9,13 km Eisenbahnen. Deutschland stand damit hinsichtlich der Dichte seines Eisenbahnnetzes sehr günstig da. Von den an dem Weltkriege beteiligten Staaten, soweit ihre Eisenbahnen für die eigentliche Kriegführung in Betracht kamen, wurde Deutschland nur von Belgien übertroffen (29,9 km auf 100 qkm), während Frankreich, Italien und Rußland zurückblieben. Andererseits standen auch die mit Deutschland verbündeten Staaten gegenüber Deutschland weit zurück, woraus sich die in den weiteren Ausführungen näher behandelte Notwendigkeit einer starken deutschen Hilfe im Eisenbahnwesen für seine Bundesgenossen ergab.

Die Dichte des Netzes war, was für die Leistungsfähigkeit der deutschen Eisenbahnen im Kriege große Bedeutung hatte, in den einzelnen Teilen des Reiches sehr verschieden. Besonders tritt die starke Dichte des Netzes im Westen gegenüber dem Osten hervor. Während (gegenüber dem Durchschnitt von 11,31 km auf 100 qkm Grundfläche) die preußische Rheinprovinz mit 17,59 km und Hessen mit 19,43 km weit über dem Durchschnitt stehen, auch Baden mit 13,88 km und Elsaß-Lothringen mit 12,66 km noch den Durchschnitt überragen, bleiben Ostpreußen mit 7,83 km, Westpreußen mit 8,89 km und Posen mit 9,77 km hinter



dem Durchschnitt zurück. Nur Schlesien überschreitet mit 11,84 km die Durchschnittszahl um ein Geringes. Der Zustand des Netzes entsprach den wirtschaftlichen und technischen Erfordernissen. Das Anlagekapital der gesamten Staats- und Privatbahnen belief sich 1914 auf rund 19 245 Millionen Mark. Auf 1 km der Bahnlänge entfielen bei den Staatsbahnen rund 326 000 Mark. Im letzten Jahrzehnt vor dem Kriege war der Ausbau des Netzes, der Bau großer Bahnhöfe, die Errichtung von Brücken und anderer wichtiger Anlagen stark gefördert worden.

Dem kräftigen Ausbau und der guten Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes entsprach der durchaus auf der Höhe befindliche Fuhrpark. Rund 29 500 Lokomotiven, 65 000 Personenwagen und 690 000 Güterwagen standen zur Verfügung. Die Betriebsschwierigkeiten, die sich bei der wirtschaftlichen Hochkonjunktur der Jahre 1907/1908 und 1911/1912 eingestellt hatten, waren eine, wenn auch recht unfreiwillige, aber doch sehr wirksame Probe auf die unendlich größeren Schwierigkeiten, die während des langen Krieges zu erwarten waren. Die deutschen Eisenbahnen hatten diese Probe bestanden; durch bauliche und betriebliche Maßnahmen war es gelungen, die Hemmungen im Betriebe zu überwinden und ihre Wiederholung für normale Friedensverhältnisse auszuschließen.

Die Zusammenstellung auf S. 288 gibt ein Bild über die Betriebs- und Verkehrsleistungen der deutschen Bahnen im letzten Jahre vor dem Kriege. Sie zeigt einmal die starke Entwicklung des Verkehrs, dann aber auch die hohe Wirtschaftlichkeit der Betriebsführung.

Das zur Bewältigung der großen Aufgaben zur Verfügung stehende Personal umfaßte insgesamt 786 465 Köpfe. Sieht man von den Privatbahnen, die nur rund 12 000 im Angestellten- und Arbeiterverhältnisse tätigen Kräfte beschäftigten, ab, so verteilen sich von den auf die Staatsbahnen entfallenden rund 774 000 Köpfen rund 38 vH auf Beamte, rund 62 vH auf Arbeiter. Letztere zerfielen in die drei Gruppen der Werkstättenarbeiter, der Bahnunterhaltungsarbeiter und Betriebsarbeiter. Die Stellen der im Betrieb tätigen Bediensteten, und zwar bis in die untersten Dienstzweige der Schaffner, Heizer, Rangierer usw. waren mit Beamten besetzt, was zwar die Personalausgaben erhöhte, aber durch die besonderen Pflichten des Beamtentums eine be-



sonders gute und zuverlässige Dienstausbübung gewährleistete. Der Personalbestand war dem Verkehr durchaus angepaßt (12,88 Köpfe auf 1 km der Betriebslänge), aber infolge der allgemeinen Sparsamkeitsbestrebungen so knapp gehalten, daß die im Kriege notwendige Abgabe von Personal an das Heer und die militärischen Eisenbahnformationen sich sehr bald störend bemerkbar machen mußte. Die auf S. 290 angeführten Unterschiede in der Personalbemessung bei den einzelnen Verwaltungen (auf 1 km berechnet), beruhen in der Hauptsache auf der verschiedenen Bedeutung der einzelnen Netze. So beschäftigten die Privatbahnen infolge der Einfachheit ihres Betriebes (insgesamt) nur 3,42 Kräfte auf 1 km, während bei den sächsischen Bahnen infolge des intensiven Verkehrs ihres Netzes 17,62 Kräfte auf 1 km tätig waren. Zum Teil waren die Unterschiede auch in der verschieden stark durchgeführten Rationalisierung begründet.

Die Finanzverhältnisse der deutschen Bahnen waren zu Beginn des Krieges recht günstig. Die Bedeutung der Eisenbahnen für die deutsche Wirtschaft und Finanzverwaltung ergibt sich aus ihrem großen, auch die größten Betriebe weit hinter sich lassenden Umsatz. Im Jahre 1913 beliefen sich die Betriebseinnahmen aller deutschen Bahnen des allgemeinen Verkehrs auf rund 3,6 Milliarden Mark, die Betriebsausgaben auf 2,5 Milliarden Mark, so daß ein Betriebsüberschuß von 1,1 Milliarden Mark zu verzeichnen war. Das bedeutete ein Verhältnis der Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen von 100 : 70, d. h. eine Betriebszahl in dieser Höhe und eine Verzinsung des Anlagekapitals (Rente) von 5,70 vH. Am besten war die Lage der preußischen Staatsbahnen, die eine Betriebszahl von 69,21 und eine Rente von 6,41 vH aufzuweisen hatten. Letztere war am ungünstigsten bei den badischen und württembergischen Staatsbahnen, was ihre spätere, besonders große Bereitwilligkeit zur Abgabe ihrer Netze an das Reich erklärt.

Wenn man berücksichtigt, daß diese finanziellen Erfolge zu verzeichnen waren, trotzdem die deutschen Eisenbahnen in stärkstem Maße, namentlich in ihrer Tarifpolitik, volkswirtschaftlichen Erwägungen Raum gaben und daß sie den Erwerbszweck grundsätzlich an die zweite Stelle ihrer Politik rückten, so ergibt sich daraus ihre hohe Leistungsfähigkeit für die großen Aufgaben, die der Krieg an sie stellte.

## ZWEITER TEIL

### Die Organisation der deutschen Eisenbahnen und die Landesverteidigung. — Die Militäreisenbahnbehörden

#### 1. Allgemeine Bedeutung der deutschen Eisenbahnen für die Kriegführung

Die Wichtigkeit der Verkehrsmittel für die Kriegführung ist nicht erst nach der Erfindung der Dampflokomotive erkannt worden. Die zahlreichen Reste der alten Römerstraßen in Deutschland zeigen die Bedeutung, die man schon im Altertum den guten Heeresstraßen beilegte, und im Beginn des 19. Jahrhunderts ist uns in Deutschland Napoleon ein Lehrmeister für den Bau der großen Chausseen geworden, die in erster Linie seinen strategischen Zwecken dienen sollten. Es war deshalb verständlich, daß in allen Ländern der Welt, die zum Schutze ihrer Grenzen über eine Wehrmacht verfügen, das Interesse der verantwortlichen militärischen Stellen sich dem neuen Verkehrsmittel der Eisenbahnen in starkem Maße zuwandte. Das war auch in Deutschland der Fall.<sup>1</sup>

Schon 1833 hatte der westfälische Industrielle Hartkort auf die Bedeutung der Eisenbahnen für den Krieg hingewiesen. Moltke gab, nachdem er bereits 1836 in einer kleinen Schrift auf die Wichtigkeit der Eisenbahnen für Kriegszwecke hingewiesen hatte, im Jahre 1848 eine größere Schrift über den gleichen Gegenstand heraus. Er führte seine Gedankengänge auch praktisch durch, indem er von etwa 1860 ab eine Mitwirkung der Militärverwaltung bei der Auswahl der zu erbauenden Eisenbahnlinien, bei der Festlegung ihrer Linienführung und bei der Ausrüstung

<sup>1</sup> Aus dem zahlreichen Schrifttum seien die folgenden, auch bei der Bearbeitung hauptsächlich verwendeten Werke angeführt (vgl. auch Verzeichnis des Schrifttums im Anhang): Röll, Enzyklopädie Bd. 7, S. 278 ff.; Reichsarchiv Feldeisenbahnwesen, 1. Band; Schwarte, Der Große Krieg, Organisationen, Erster Teil, S. 231 ff.; Groener, Die deutschen Eisenbahnen im Weltkrieg, im Eisenbahnwesen der Gegenwart 1923, Bd. 1, S. 21; Groener, Über das Feldeisenbahnwesen i. Preuß. Jahrbücher, Bd. 210, S. 27.

der einzelnen Strecken durchsetzte. Die erste Probe auf ihren Wert für strategische und operative Zwecke hatten die Eisenbahnen im Deutsch-Französischen Kriege von 1870/71 zu bestehen, wo ein fast eine halbe Million starkes Heer in die Aufmarschstellung zu befördern und mit allem erforderlichen Material, mit Verpflegung usw. auszurüsten war. Die großen militärischen Führer Moltke und Schlieffen erkannten, daß die Eisenbahnen eine neue Periode der Kriegführung herbeiführen mußten. »Die Eisenbahnen sind zu einem Kriegsmittel, zu einem Kriegswerkzeug geworden, ohne das diese großen Armeen der Gegenwart weder aufgestellt, noch zusammengebracht, noch vorwärtsgeführt, noch erhalten werden könnten.«<sup>2</sup> Treffend drückt Groener<sup>3</sup> die Bedeutung der Eisenbahnen für die Kriegführung wie folgt aus: »Die Eisenbahnen im Sinne moderner Kriegführung sind als ein Teil der lebendigen Kraft des Volkes zu betrachten. Moderne Operationen vermag man überhaupt nicht mehr mittels der Menschenbeine auszuführen. Wo keine Eisenbahnen sind, kann man nicht führen, kann man nicht schlagen.«

Die schon von Moltke eingeleitete Zusammenarbeit von Heeresverwaltung und Eisenbahnen hat denn auch, namentlich vom Jahre 1871 ab, in Deutschland wie in den anderen Ländern, zu einem starken Einfluß der Heeresverwaltung auf die für sie wichtigen Eisenbahnfragen geführt. Die Befugnisse der Militärverwaltung waren in der Reichsverfassung und den im Anschluß an sie erlassenen, später im einzelnen zu erörternden Gesetzen festgelegt. Hierbei kam in erster Linie die Verwendung des vorhandenen Eisenbahnnetzes für Militärtransporte im Frieden und Krieg in Frage, wobei außer der Eignung der Strecken für die besonderen militärischen Zwecke die Bereitstellung besonderer Einrichtungen (Rampen, Minenanlagen in Kunstbauten, Verpflegungsstellen usw.) und die Anpassung des Fuhrparks an die militärischen Bedürfnisse zu regeln waren. Viel wichtiger war jedoch vom militärischen Standpunkt aus der planmäßige Ausbau des Gesamtnetzes unter Berücksichtigung der militärischen Interessen. Dabei handelte es sich in der Mehrzahl der Fälle nicht um rein strategische Linien, sondern um den Ausbau des Netzes, der

<sup>2</sup> Graf v. Schlieffen in seiner Ansprache beim 25jährigen Stiftungsfest des Eisenbahn-Bataillons I.

<sup>3</sup> Eisenbahnwesen der Gegenwart 1923, Bd. 1, S. 21.



aus verkehrspolitischen Erwägungen mit Rücksicht auf den gewaltigen wirtschaftlichen Aufschwung notwendig wurde, den das Deutsche Reich in den auf den Krieg von 1870/71 folgenden Jahrzehnten nahm. Diese volkswirtschaftlichen Erwägungen wurden nach der Durchführung der Verstaatlichungsaktion noch durch das Bestreben unterstützt, die wirtschaftlich notleidenden Gebiete durch Meliorationsbahnen zu erschließen, auch wenn ihre Rentabilität nicht gewährleistet war. Besonders im Osten und Westen war dieser Gesichtspunkt für die Eisenbahnpolitik des preußischen Staates maßgebend. Daß es bei diesem Neubauprogramm gelang, die wirtschaftlichen und militärischen Interessen in Einklang zu bringen, ist ein Beweis für den staatsmännischen Blick, der die maßgebenden Instanzen des Reiches und der Bundesstaaten leitete; die Möglichkeit der Durchführung beruhte nicht zuletzt auf der Eingliederung der Staatsbahnen in die Verwaltungsorganisation des Reiches und der Bundesstaaten. Soweit aber die Anforderungen der Militärverwaltung über die wirtschaftlichen Bedürfnisse hinausgingen, verlangten die Staatseisenbahnverwaltungen die Bereitstellung von Mitteln durch das Reich. Dieses stellte namhafte Beträge zwecks Herstellung neuer Transportstraßen, zur Anlage zweiter Gleise, zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit bestehender Strecken usw. zur Verfügung. Dazu zwang die politische Lage. Die Wahrscheinlichkeit eines Zweifrontenkrieges machte das Verlangen der Militärverwaltung, die operativen Heeresbewegungen im Westen und Osten durch ein ausreichendes Bahnnetz zu erleichtern, besonders verständlich. Als nun auch noch Frankreich und Rußland in den Jahren vor dem Kriege von 1914 den Ausbau ihres Grenzeisenbahnnetzes stark betrieben, kam kurz vor dem Ausbruch des Krieges ein einheitlicher Plan zum weiteren Ausbau der deutschen Bahnen zwischen der Militärverwaltung und den bundesstaatlichen Eisenbahnverwaltungen, unter starker finanzieller Unterstützung des Reiches, zustande. Es sollte insbesondere angestrebt werden, jedem im Innern des Landes stehenden Armeekorps, das nach dem Westen bestimmt war, eine zweigleisige Aufmarschlinie zur Verfügung zu stellen, während im Osten eine dritte Transportstraße in das Land östlich der Weichsel verwirklicht werden sollte.<sup>4</sup>

<sup>4</sup> Reichsarchiv S. 4.



Daneben wurde die leistungsfähige Ausgestaltung der quer durch das Reich führenden Bahnen geplant, um im Verlaufe des Krieges die schnelle Verschiebung der Armeen zwischen den verschiedenen Kriegsschauplätzen zu ermöglichen.

Trotzdem die Ausführung dieses Programms zu Beginn des Krieges noch nicht begonnen worden war, waren die deutschen Eisenbahnen doch bei Kriegsbeginn dem Aufmarsch und der Bewegung des Millionenheeres durchaus gewachsen. Insbesondere standen für den Aufmarsch nach Westen 15 Brücken über den Rhein (zwischen Wesel und Straßburg) und 13 voneinander unabhängige Transportstraßen zur Verfügung; in Ostpreußen waren allerdings nur zwei Transportstraßen vorhanden, von denen zudem die eine in unmittelbarer Nähe der Grenze verlief, also feindlichen Eingriffen besonders ausgesetzt war. Für die Verschiebungen zwischen dem rechten und linken Flügel des Westheeres standen vier leistungsfähige zweigleisige Linien zur Verfügung, und zwar die Eifellinie, die beiden Linien beiderseits des Rheins und die Linie über Karlsruhe—Frankfurt a. M.—Gießen—Köln, die eine Überführung der fechtenden Truppen von vier Armee-korps von einem Flügel zum andern in drei Tagen ermöglichten.<sup>5</sup> Für die Verschiebungen von Westen zum Osten und umgekehrt waren vier leistungsfähige zweigleisige Linien vorhanden, deren Zahl sich östlich der Weichsel allerdings auf zwei verringerte.

Im vorigen Abschnitt ist bereits auf die glänzende Verfassung verwiesen, in der sich das deutsche Eisenbahnwesen zum Beginn des Krieges befand. Dazu hatte die Militärverwaltung die von ihrem Standpunkt aus erforderlichen Maßnahmen mit Sorgfalt durchgeführt, insbesondere kurz vor dem Kriege einen neuen Militärfahrplan mit größeren Geschwindigkeiten, wenigstens im Entwurf, fertiggestellt, so daß seine Wirkungen sich noch während des Krieges bemerkbar machen konnten. Sowohl die Organisation der militärischen Eisenbahnbehörden wie das Zusammenwirken mit den Staatseisenbahnverwaltungen war, wie später näher auszuführen ist, mustergültig vorbereitet und im Frieden durch besondere Übungen erprobt.

Die Bereitstellung der Eisenbahnen für die Kriegführung, der Einfluß der Heeresverwaltung und die Anpassung der Neubau-

<sup>5</sup> Reichsarchiv S. 5.

politik an die Kriegsbedürfnisse war jedoch, wie hier nachdrücklich hervorgehoben werden muß, keine spezifisch deutsche Erscheinung, sondern fand sich in ähnlicher Weise bei allen mit modernen Massenheeren ausgestatteten Völkern. Es ist deshalb auch durchaus unrichtig, von einem »strategischen Charakter« des deutschen Eisenbahnnetzes in dem Sinne zu sprechen, als seien bei seiner Ausgestaltung in erster Linie militärische Rücksichten maßgebend gewesen, wie dies hin und wieder von einzelnen Schriftstellern geschieht.<sup>6</sup> Der bei solchen Ausführungen im Hintergrunde schlummernde Gedanke, damit einen Beitrag zur Kriegsschuld Deutschlands zu liefern, sollte bei einer historischen Darstellung des Eisenbahnwesens keinen Raum haben. Die deutschen Bahnen waren vielmehr sowohl unter dem Privatbahn- wie unter dem Staatsbahnsystem in erster Linie Diener der deutschen Wirtschaft. Der starke wirtschaftliche Aufschwung der letzten vier Jahrzehnte vor dem Weltkriege nötigte zu einem starken Ausbau des Netzes, wobei, wie schon bemerkt, auch zahlreiche Meliorationsbahnen entstanden, deren Rentabilität zweifelhaft war. Aber die sparsame Wirtschaftsführung des Reiches wie der Bundesstaaten und die starke Abhängigkeit der bundesstaatlichen Eisenbahnen von den Finanzministern ihrer Länder hinderte von selbst eine Verwirklichung der militärischen Eisenbahnpläne, wie sie vielleicht vom reinen Militärstandpunkt aus erwünscht gewesen wären. Immer standen zunächst Fragen der Wirtschaftlichkeit oder volkswirtschaftliche Erwägungen im Vordergrund. Man braucht beispielsweise nur an den Ausbau eines Teiles der militärisch zweifellos wichtigen Eifellinien zu erinnern, die in erster Linie der Absicht der preußischen Eisenbahnverwaltung entsprangen, die für unwirtschaftlich erachtete Moselkanalisierung durch Tarifermäßigungen und durch den weiteren Ausbau des für den Austausch von Koks und Erz zwischen Rheinland-Westfalen und Lothringen notwendigen Eisenbahnnetzes hintanzuhalten. Wie lange Zeit es gebraucht hat und wie schwierig die Verhandlungen waren, um beispielsweise die Mittel für die militärischerseits gewünschte Rheinbrücke bei Bingen zu erhalten, ist von Groener lebendig geschildert.<sup>7</sup>

<sup>6</sup> Vgl. z. B. *Péschaud*, *Les chemins de fer allemands et la guerre*, S. 49.

<sup>7</sup> Preuß. Jahrbücher Dez. 1927, S. 278.

Wie dort ausgeführt wird, gelang der Plan erst, als der preußische Eisenbahnminister v. Breitenbach den großen Wert des Planes für den öffentlichen Verkehr erkannt hatte, und nachdem auch dem preußischen Finanzminister der »doppelte Nutzen der aufzuwendenden Gelder« nachgewiesen worden war. Und noch im vierten Kriegsjahr (1917) konnte bei den Beratungen des Reichstages über die Vereinheitlichung der Eisenbahnen der sächsische Finanzminister feststellen, daß die Eisenbahnen nicht in erster Linie der Landesverteidigung dienen, sondern der Wohlfahrtspflege.<sup>8</sup>

## 2. Die besonderen Mobilmachungsvorbereitungen

Die im vorstehenden behandelte allgemeine Bereitstellung der Eisenbahnen für die Kriegführung war von besonderen Vorbereitungen begleitet, die für die Durchführung der Militärtransporte und für die Umstellung auf die Kriegswirtschaft nach der verkehrlichen Seite hin nötig waren. Man bezeichnet sie als Mobilmachungsvorarbeiten. Sie wurden von den im Frieden bestehenden Militäreisenbahnbehörden gemeinsam mit den Organen der deutschen Eisenbahnen (vgl. Nr. 4 und 5 des vorliegenden Abschnittes) behandelt.

### a) MILITÄRISCHE VORARBEITEN

Die Mobilmachungsvorarbeiten waren darauf abgestellt, die militärischen Forderungen mit der Leistungsfähigkeit der einzelnen Bahnnetze in Einklang zu bringen. Die Grundlage der Arbeiten war der starre Militärfahrplan, der die Höchstleistung jeder Strecke berücksichtigte und gemäß den militärischen Bedürfnissen der einzelnen Strecken mit Militärtransporten belegte. Die Grundgeschwindigkeit des Militärfahrplans betrug für Hauptbahnen 30 km, für Nebenbahnen 25 km in der Stunde, woraus sich beim Aufmarsch eine Reisegeschwindigkeit von etwa 20 km in der Stunde ergab. Die Vorarbeiten schieden sich in die Behandlung der Mobilmachungs- und Kriegstransporte. Die Mobilmachungstransporte umfaßten in erster Linie die Heranbringung der eingezogenen Mannschaften und ausgeho-

<sup>8</sup> Verhandlungen des Reichstages, XIII. Legislaturperiode, II. Session, Bd. 321, S. 1347.



benen Pferde an die Formierungsorte der Truppenteile, den Abtransport wertvoller Pferde und Güter aus den Grenzgebieten, Materialtransporte für die Armierung der Festungen, die Versorgung der Marine mit Kohlen und Öl, die Lebensmitteltransporte für die Proviantämter, und Bedarfsgüter für staatliche Fabriken und private Unternehmungen. Diese Transporte wurden bis zum 20. Mobilmachungstage im Frieden in sogenannten Fahrtlisten niedergelegt. Sie drängten sich in der Hauptsache auf den 3. bis 5. Mobilmachungstag zusammen, da die beiden ersten Tage in der Hauptsache der Vorbereitung der Eisenbahnen und den dringlichen Kriegstransporten für den Grenz- und Bahnschutz dienten, während vom 6. Mobilmachungstage ab die eigentliche Aufmarschbewegung, die Kriegstransporte einsetzten.

An solchen wurden in den ersten Tagen nur die sofort nach Ausbruch drohender Kriegsgefahr oder nach Erlaß des Mobilmachungsbefehls bereitgestellten Truppen, die beschleunigt bereitgestellten, vor auszubefördernden Formationen gefahren. Die eigentliche Aufmarschbewegung war durch gedruckte Fahrtlisten festgelegt. Die Militärverwaltung hatte jedoch bereits vor dem Kriege eine Abkehr von diesem starren System vorbereitet, indem z. B. der Abtransport der Truppen aus den Kaisermanövern frei, d. h. in nicht vorher gedruckt festgelegten Fahrtlisten erfolgte und indem durch besondere Eisenbahnkriegsspiele die freie Bearbeitung von nötig werdenden Massentransporten und plötzlich erforderlichen Umleitungen (Verfolgen feindlicher Störungen) geübt wurde. Zu den militärischen Vorbereitungen gehörte auch die Versorgung der durch die Mobilmachungs- und Kriegstransporte besonders in Anspruch genommenen Eisenbahndirektionen mit Fahrzeugen, soweit diese Versorgung nicht innerhalb des Bereichs der einzelnen Bahnverwaltungen geregelt werden konnte.

Auch die heimatlichen Eisenbahnverwaltungen hatten eingehende Vorbereitungen zu treffen. Die Bahnbevollmächtigten erhielten bereits im Frieden Kenntnis von den Fahrtlisten für alle Mobilmachungstransporte, für den oben genannten Lokomotiv-, Personal- und Wagenausgleich, sowie für die Kriegstransporte der ersten vier Mobilmachungstage. Für diesen Zeitraum kannte somit jede Verwaltung die Beanspruchung ihres Netzes, so daß



sie alle Vorbereitungen bis ins einzelne treffen konnte. Für die folgenden Tage wurde ihr im Frieden nur das Höchstmaß der Kriegstransporte der einzelnen Strecken mitgeteilt. Das Ergebnis der allgemeinen Vorarbeiten wurde durch schriftliche Anweisungen bei allen in Frage kommenden Dienststellen festgelegt, ebenso wie die Zusammenstellung sämtlicher den einzelnen Ämtern und größeren Dienststellen zufallenden Aufgaben durch Terminkalender sichergestellt war, die bei den betreffenden Dienststellen verschlossen aufbewahrt wurden und erst im Mobilmachungsfall zu öffnen waren. Die Aufgaben waren außerordentlich vielseitig. Ergänzung der Gleisanlagen und Rampen, Ausbau der Telegraphen- und Fernsprechleitungen, Bereitstellung von Notrampenmaterial, Ausstattung der Kriegsverpflegungsanstalten, Anweisungen für den Ausfall und die Auflösung der Güterzüge bei Einstellung des öffentlichen Verkehrs, Maßnahmen für den Übergang zum Militärfahrplan, Herichtung der Wagen für die Mannschafts- und Pferdebeförderung sowie Abrüstung der offenen Wagen.

#### b) WIRTSCHAFTLICHE VORBEREITUNGEN

So glänzend die rein militärische Vorbereitung des Krieges war, so unzureichend war die wirtschaftliche Rüstung Deutschlands auf einen Krieg von längerer Dauer. Eine solche Vorbereitung war auch an sich nicht Sache der militärischen und zivilen Eisenbahnbehörde. Aber beide mußten es als ihre Aufgabe betrachten, wenigstens während der ersten Zeit des Krieges, insbesondere bis zur Vollendung der Aufmarschbewegung, die Versorgung der Wirtschaft sicherzustellen. Deshalb hatten im Herbst 1913 auf Veranlassung des Chefs der Eisenbahnabteilung seitens der Linienkommandanturen Beratungen mit Vertretern des Handels, der Industrie und Landwirtschaft über die Erfordernisse einer wirtschaftlichen Mobilmachung stattgefunden, und es war dadurch gelungen, wenigstens in gewissem Umfange eine Vorratswirtschaft, namentlich der lebenswichtigen Kohle, bei den Eisenbahnen (eiserner Kriegskohlenbestand von drei bzw. vier Wochen) und bei den staatlichen und kommunalen Behörden sowie den kriegswirtschaftlich wichtigen Betrieben durchzusetzen. Zur Sicherung des lebenswichtigen Verkehrs wurden ferner die durch den Aufmarsch nicht wesentlich be-

lasteten Kleinbahnen und ein Teil der Privatbahnen und des Nebenbahnnetzes der Staatsbahnen sowie die Wasserstraßen zur Verfügung gestellt. Dadurch war es möglich, auch während des Aufmarsches, allerdings nur in beschränktem Maße und in örtlichem Rahmen, die Lebensmittelversorgung der großen Städte und Industriegebiete, namentlich die Heranbringung von Milch, sowie die Kohlenversorgung sicherzustellen.

### 3. Die Organisation der deutschen Eisenbahnverwaltungen unter Berücksichtigung der Erfordernisse der Landesverteidigung. Vereinheitlichungspläne während des Krieges

Für die Beurteilung der Bereitschaft der deutschen Eisenbahnen auf den Krieg ist ihre innere Organisation von großer Bedeutung. Diese Organisation wird deshalb, soweit ihre Darstellung für den Zweck der vorliegenden Darstellung erforderlich ist, an dieser Stelle behandelt. Als besondere, allerdings wenig kräftige Aufsichtsinstanz hatte das Reichseisenbahnamt<sup>9</sup> die Interessen der Landesverteidigung gegenüber den einzelnen Eisenbahnverwaltungen zu vertreten. Die einzelnen Eisenbahnnetze wiederum waren durch die später zu erörternden Bestimmungen zu der militärischen Bereitstellung der Eisenbahnen für die Kriegführung verpflichtet, wobei hinsichtlich des Grades der Verpflichtungen zwischen den Staatsbahnen, den Privatbahnen und Kleinbahnen zu unterscheiden war. Die folgende Darstellung gliedert sich deshalb in die Darstellung der Organisation des Reichseisenbahnamts, der Staatsbahnen und der Privat- und Kleinbahnen.

#### a) DAS REICHSEISENBAHNAMT

Nachdem in den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts die Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahnen zu einem einheitlichen Netz nicht gelungen war,<sup>10</sup> und nachdem in den einzelnen Bundesstaaten kräftige Staatsbahnnetze entstanden waren, beschränkte sich die Zuständigkeit des Reichseisenbahnamts, abgesehen von wichtigen rechtlichen und technischen Fragen, in der Hauptsache auf die mit der Landesverteidigung

<sup>9</sup> Vgl. S. 27 f.

<sup>10</sup> Vgl. S. 27 f.

zusammenhängenden Angelegenheiten. Dem Amt lagen besondere Befugnisse hinsichtlich der militärischen Leistungen der Eisenbahnen ob. Nach dem Gesetz<sup>11</sup> ist das Amt als Organ des Reichskanzlers die Zentralstelle des Eisenbahnwesens für das Zusammenwirken der Zentralbehörden der Heeresleitung mit den Zentralbehörden der einzelnen Eisenbahnen. Seine Aufsichtstätigkeit ist wirksam im Frieden und im Krieg. Durch Vermittlung des Reichseisenbahnamtes übt die Militärverwaltung ihren Einfluß aus auf den Entwurf und Bau neuer und die Erweiterung bestehender Bahnen. Das Amt ist fortlaufend über die militärische Ausrüstung der Eisenbahnen, über die Vorarbeiten des Militärfahrplans, über die Verwendung des Eisenbahnpersonals zu Feldeisenbahnformationen oder aber seine Zurückstellung vom Waffendienst zu unterrichten. Insbesondere hatte das Amt auch auf Vereinheitlichungen zwischen den einzelstaatlichen Eisenbahnverwaltungen hinzuwirken, soweit militärische Interessen in Betracht kamen. Im Kriege unterstehen die Eisenbahnen mit ihren in Friedensbetrieb befindlichen Strecken der Oberaufsicht des Reichseisenbahnamtes, eine im Kriege von 1914 nicht praktisch gewordene Bestimmung, da mit der Mobilmachung alle Eisenbahnen als im Kriegsbetrieb befindlich erklärt wurden.

Aber auch im Kriegsbetrieb blieb eine wichtige Aufgabe des Reichseisenbahnamtes die Feststellung des Maßstabes, nach dem die Eisenbahnverwaltungen ihr Personal sowie ihr zur Herstellung und zum Betriebe von Eisenbahnen dienliches Material auf Erfordern herzugeben hatten. Da diese Grenze so zu bemessen war, daß auf den Strecken, entsprechend ihrer Bedeutung für den öffentlichen Verkehr zur Zeit des Krieges, der notdürftigste Betrieb noch aufrechterhalten werden konnte, so stand ihm tatsächlich auch in diesen Fragen nur eine Vermittlertätigkeit zwischen den Militärbehörden und den Heimatverwaltungen zu, da letztere allein die nötige Sachkenntnis hatten und die Verantwortung für die Abgabe übernehmen konnten. Die Tätigkeit des Amtes bestand daher hier hauptsächlich in einer statistischen Zusammenfassung des abgegebenen Personals und Materials und in der Überwachung der gleichmäßigen Heranziehung der einzelnen Netze. Die grundsätzlichen Fragen wurden von den

<sup>11</sup> Vgl. RG. vom 27. Juni 1873.



obersten Militärbehörden meist unmittelbar mit den einzelnen Heimatverwaltungen behandelt.

An der Spitze des Amtes stand ein dem Reichskanzler nachgeordneter Staatssekretär, ihm standen administrative und technische Referenten zur Seite.

#### b) DIE DEUTSCHEN STAATSBAHNEN

Wie früher ausgeführt,<sup>12</sup> waren nach der Durchführung der Verstaatlichung der bundesstaatlichen Eisenbahnen die deutschen Eisenbahnen vorwiegend Staatsbahnen; nur ein Vierzehntel des gesamten Eisenbahnnetzes war vor dem Kriege in Privathand.

Für die Kriegsbereitschaft der deutschen Eisenbahnen war dieser Zustand aus zwei Gründen von großem Vorteil. Sie liegen einmal in der Vereinigung von Aufsicht und Leitung der einzelnen Staatsunternehmungen, sodann in der engen Verbindung der obersten Organe der Staatseisenbahnen mit den obersten militärischen Stellen. Was zunächst das letztere angeht, so waren die obersten Organe der staatlichen Eisenbahnverwaltungen gleichzeitig Staatsminister der betreffenden Länder; ihnen oblag damit nicht nur die unmittelbare Verantwortung für die allgemeine Sicherstellung der staatlichen Erfordernisse an ihr Netz, sondern insbesondere auch die Berücksichtigung der militärischen Belange. Die Erkenntnis der militärischen Notwendigkeiten war aber für die Chefs der Eisenbahnen durch die enge Berührung mit den Kriegsministern und den betreffenden Ländern bei den Beratungen der Kabinette usw. sehr erleichtert. Für Preußen war außer der Personalunion des Leiters mit der Stellung des Chefs der Verwaltung der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen besonders die Tatsache von Bedeutung, daß der preußische Kriegsminister die Interessen der bewaffneten Macht hinsichtlich der militärischen Benutzung der Eisenbahnen für die gesamten deutschen Eisenbahnen, mit Ausnahme des bayerischen Netzes, zu versehen hatte. Es war damit, soweit die politischen Kabinette überhaupt über die Kriegsabsichten von der Obersten Heeresleitung orientiert wurden, was allerdings nicht immer geschah, die Gewähr vorhanden, daß die Eisenbahnverwaltungen rechtzeitig die sich aus der Kriegslage für ihr Netz ergebenden Folgerungen zu ziehen in der Lage waren.

<sup>12</sup> Vgl. S. 30.



Wesentlich war auch für den Krieg die Vereinigung von Aufsicht und Leitung der Eisenbahnen in der Hand ein und derselben Person, und zwar des obenerwähnten Fachministers. Diese Vereinigung war im Frieden infolge der Eingliederung der einzelnen Netze in die allgemeine Staatsverwaltung der verschiedenen Bundesstaaten oft ein Hemmnis für die freie Entwicklung der Verwaltungen gewesen, jedoch hinderte im Kriege die Verbindung die freie Bewegung der einzelnen Netze nicht, da trotz der Eingliederung der Staatseisenbahnen in die allgemeine Staatsverwaltung eine verschiedene Politik möglich war und auch stattfand. Wie später auszuführen sein wird, trat z. B. mehrfach im Kriege die Tendenz der Eisenbahnverwaltungen zum Festhalten an Friedensgrundsätzen hervor, die von den für die allgemeine Kriegswirtschaft verantwortlichen Reichsstellen aufgegeben worden waren. Es sei hier nur an die Preispolitik des Kriegsamts im Gegensatz zur Tarifpolitik der Eisenbahnen erinnert. Die Verbindung von Aufsicht und Leitung hatte aber im Kriege eine ganz andere, wichtigere Bedeutung. Sie schaltete die Gegensätze und Reibungen aus, die bei einer Trennung unvermeidlich gewesen wären, aber die schon ohnehin bestehenden Schwierigkeiten noch vermehrt haben würden.

Nach dem verschieden großen Umfang der einzelnen Staatsbahnnetze war die Stellung und der Aufgabenkreis der ministeriellen Zentralinstanz verschieden bemessen. Während in Preußen seit 1879 ein besonderes Ministerium der öffentlichen Arbeiten das 1913 rund 38 000 km große Netz beaufsichtigte und leitete, daneben auch die Aufsicht über die Privat- und Kleinbahnen wahrnahm und die Angelegenheiten der Wasserstraßen sowie der Bauten behandelte, war in Bayern seit 1907 das Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten zur Verwaltung der Staatseisenbahnen (rund 8300 km) berufen. Es verwaltete gleichzeitig die Posten und Telegraphen. In den übrigen Ländern mit Staatsbahnbesitz war die Aufsicht über die Eisenbahnen den in erster Linie für andere Fragen zuständigen Ministerien übertragen, z. B. in Sachsen dem Finanzministerium, in Württemberg dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, in Baden dem Finanzministerium, in Mecklenburg dem Ministerium des Innern. Da, abgesehen von Preußen und Bayern, die Gesamtheit von Betrieb und Verwaltung bei einer einzigen General-

direktion oder Eisenbahndirektion lag, konnte und mußte sich die zentrale Ministerialinstanz hinsichtlich der Leitung der Geschäfte auf die grundsätzlichen Fragen beschränken, also den Mittelinstanzen (General- bzw. Eisenbahndirektionen) weit größere Befugnisse einräumen, als dies in Preußen und Bayern der Fall war. Als einzige Reichsverwaltung bestand neben den sieben Staatsbahnverwaltungen das Netz der elsäß-lothringischen Eisenbahnen, das sich aus den auf Grund des Frankfurter Friedensvertrages vom 10. Mai 1871 an Deutschland abgetretenen Teilen der französischen Ostbahn und aus der durch Staatsvertrag vom 11. Juni 1872 pachtweise übernommenen Strecken der Wilhelm-Luxemburgbahnen zusammensetzte. Die zentrale Leitung dieses Netzes lag bei dem Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen, dessen Chef gleichzeitig der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten war. Diese Eingliederung des preußischen Arbeitsministers in den Verwaltungsorganismus des Reiches verstärkte naturgemäß, wie schon bemerkt, den Einfluß des Chefs der preußischen Staatsbahnen gegenüber den Leitern der übrigen bundesstaatlichen Eisenbahnverwaltungen und verringerte andererseits die Bedeutung des Reichseisenbahnamts für die großen, mit der Landesverteidigung zusammenhängenden Eisenbahnfragen noch mehr.

Für die militärische Bereitschaft der deutschen Staatsbahnen war es günstig, daß sie nach einheitlichen Grundsätzen organisiert waren. Neben der Aufsicht und obersten Leitung durch die starke Zentralinstanz waren überall vorhanden:

- die Direktion oder Generaldirektion für die eigentliche Verwaltung, die Verkehrsabwicklung und den Betrieb,

- die Inspektion oder das Amt für die unmittelbare Aufsicht,

- die verschiedenartigen Dienststellen (Bahnhöfe, Güterabfertigungen, Fahrkartenausgaben, Gepäckabfertigungen, Stationskassen usw.) für die eigentliche Ausführung der Geschäfte.

Daß die Ausgestaltung und die Zuständigkeiten der einzelnen Stellen bei den verschiedenen Netzen ungleich waren, machte sich im Kriege nur zum Teil unangenehm bemerkbar. Ohne Bedeutung war besonders die unterschiedliche Abgrenzung der Befugnisse zwischen der Zentralinstanz und den Direktionen

(starke zentrale Leitung in Preußen, Bayern und den Reichseisenbahnen, wirksame Dezentralisation von Geschäften auf die Direktionen bei den übrigen Staatsbahnen) sowie die verschiedenartige Organisation der Direktionen (teils mit, teils ohne Abteilungssystem). Unbequem wirkte sich dagegen die verschiedene Behandlung der einzelnen Fachgebiete des Betriebs, Verkehrs und Baues in der unmittelbaren Aufsichtsinstanz (Amt, Inspektion) insofern aus, als wenigstens in der ersten Zeit des Krieges die Bildung der militärischen Zivilämter nicht nach einheitlichem Muster möglich war. Näheres ist bei der Organisation des Militärbetriebs<sup>13</sup> behandelt. Hier sei auf die Verschiedenheiten kurz hingewiesen. Während Preußen, Elsaß-Lothringen und Mecklenburg, also der weitaus größere Teil des Staatsbahnnetzes, Betriebsämter und Verkehrsämter mit völlig getrennten Aufgaben kannte, dagegen die gesamten Baufragen in dem Betriebsamte behandelt, waren in den übrigen Netzen<sup>14</sup> die Verkehrs- und Betriebsaufgaben in einem Amte vereinigt, während die gesamten Bauaufgaben in besonderen Ämtern behandelt wurden. Bedeutsam für die Personalverwendung im Militärbetrieb war auch die Verschiedenheit in der Konstruktion der untersten Betriebsstellen: Während die süddeutschen Verwaltungen durch Vereinigung der verschiedenen Dienstzweige (Bahnhof, Güterabfertigung, Kassendienst) in eine Dienststelle auf eine möglichst umfassende Kenntnis des Personals hinzielten, hatte sich in Preußen und Elsaß-Lothringen die Trennung der Dienstzweige in selbständige Dienststellen aus dem Gesichtspunkt heraus stark entwickelt, durch Spezialisierung der einzelnen Dienste eine möglichst umfassende Kenntnis des einzelnen Dienstzweiges sicherzustellen (selbständiger Bahnhof, Güterabfertigung, Stationskasse, Fahrkarten- und Gepäckabfertigung).

#### c) DIE PRIVATEISENBAHNEN UND KLEINBAHNEN

Sie sind privatwirtschaftlich betriebene und geleitete Unternehmungen. Während die Privateisenbahnen solche Bahnen darstellen, denen allgemeine Verkehrsbedeutung zukommen, haben die Kleinbahnen einen öffentlichen Verkehr zu bedienen, der

<sup>13</sup> Siehe S. 65 ff.

<sup>14</sup> Auf die einzelnen Abweichungen kann hier nicht eingegangen werden.



sich auf örtliche Bedürfnisse beschränkt. Über die Bedeutung der Privatbahnen und Kleinbahnen ist schon das Erforderliche gesagt.<sup>15</sup>

Die Privat- und Kleinbahnen stellten eine für die militärische Verwendung der Eisenbahnen sehr wertvolle Ergänzung der Staatsbahnnetze dar.

Während sie für die eigentlichen Militärtransporte nicht in nennenswertem Maße in Betracht kamen, erhielten sie für den Zivilverkehr und seit dem Jahre 1916 als Entlastung für die Staatsbahnen ganz besondere Bedeutung. Hinsichtlich der militärischen Verpflichtungen gelten für die Privatbahnen im allgemeinen die für die Staatsbahnen festgesetzten Bestimmungen. Bei Kleinbahnen wurden die auf die militärische Leistungspflicht maßgebenden Grundsätze in die einzelne Genehmigungsurkunde aufgenommen.

#### d) ORGANISATORISCHE ÄNDERUNGEN WÄHREND DES KRIEGES. VEREINHEITLICHUNGSPÄNE

Wenn auch eine einheitliche Eisenbahnpolitik vor und während des Krieges durch die hervorragende Stellung der preußischen Staatsbahnen und in geringerem Umfange durch die Tätigkeit des Reichseisenbahnamtes gewährleistet war, so machte sich doch der Mangel einheitlicher Leitung im Kriege auf einem Gebiete bemerkbar, das für die Schlagfähigkeit der Eisenbahnen ausschlaggebend war: nämlich auf dem Gebiete des Betriebs und Verkehrs. Bei der Darstellung der Verkehrsaufgaben der Eisenbahnen, namentlich seit der Durchführung des Hindenburg-Programms (1916), sind die betrieblichen und verkehrlichen Hemmungen und die Versuche, sie durch organisatorische Maßnahmen zu beseitigen, eingehend dargelegt.<sup>16</sup> Letztere bestanden in der Errichtung einer besonderen Betriebsabteilung im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, der auch Mitglieder der übrigen Staatseisenbahnverwaltungen und ein Kommissar des Feldeisenbahnchefs angehörten, in der Bildung von Generalbetriebsleitungen, eines Generalverkehrsamts und in sonstigen Maßnahmen. Die im preußischen Ministerium gebil-

<sup>15</sup> Vgl. hinsichtlich der Privatbahnen S. 29 f., 33, hinsichtlich der Kleinbahnen S. 31, 33.

<sup>16</sup> Vgl. S. 115 ff.



dete oberste Betriebsleitung war die erste eigentliche Betriebsorganisation der vereinigten deutschen Eisenbahnen, und die Bestellung von Vertretern der nichtpreußischen Eisenbahnverwaltungen bei der preußischen Zentralstelle bereitete wirksam das bessere Verständnis der einzelnen Verwaltungen für ihre gegenseitigen Interessen und damit letzten Endes die Vereinheitlichung selbst vor. Der entschiedene Mangel dieser Organisation lag jedoch darin, daß ihr keine Anordnungsbefugnis zustand.

Zu einer Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahnen, auch in der losen Form einer Betriebsgemeinschaft oder der mehrfach geforderten Bildung einer Reichsstelle für einheitliche Verkehrsleitung, ist es während des Krieges nicht gekommen. Trotzdem ist eine gedrängte Darstellung der dahingehenden Bestrebungen im Rahmen dieses Buches nicht zu entbehren.

Der ehemalige preußische Ministerialdirektor Kirchhoff, der an der Verstaatlichung der preußischen Eisenbahnen stark beteiligt gewesen war, hatte schon im Jahre 1911 in einer Studie über die deutsche Eisenbahngemeinschaft die volle Gemeinschaft der deutschen Eisenbahnen gefordert. Als im Jahre 1916 Kirchhoff eine »Reichsstelle für einheitliche Verkehrsleitung als vorläufige Notwendigkeit« verlangte und als gleichzeitig die Betriebs- und Verkehrsschwierigkeiten der Eisenbahnen einen teilweise unerträglichen Zustand herbeiführten, setzte auch ein Druck des Deutschen Reichstags in der Richtung einer Vereinheitlichung der Eisenbahnen ein.

Anfangs 1917 ging dem Reichstag ein Antrag der Fortschrittlichen Volkspartei zu, der beschleunigt eine Denkschrift über die voraussichtlichen finanziellen und wirtschaftlichen Wirkungen und Ergebnisse einer Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens mit Einschluß der Binnenwasserstraßen und zugleich die Einberufung einer Fachkommission verlangte, die aus sachverständigen Mitgliedern des Wirtschaftslebens, Parlamentariern, sachverständigen Beamten und Vertretern des großen Generalstabes bestehen sollte.

Der Präsident des Reichseisenbahnamts führte in Beantwortung des Antrages aus, die Bundesstaaten wollten die gewaltige Machtstellung, die ihnen aus der Erhaltung ihrer Eisenbahnen erwachsen, nicht aus der Hand geben. Durch Reichseisenbahnen könne, da schon eine weitgehende Vereinbarung bestehe, nicht

mehr viel gewonnen werden. Die finanziellen Vorteile seien nicht so groß, wie man annehme. Trotzdem wurde beschlossen, den Reichskanzler um die Einsetzung dieser Kommission zu ersuchen.

Am 22. April 1918 fand eine eingehende Besprechung der Reichstagsentschließung in der Haushaltskommission des Reichstages statt, zu der eine besondere Entschließung vorlag, den Reichskanzler zu ersuchen, die ihm vorher vorgeschriebene Fachkommission unverzüglich einzuberufen und durch diese zugleich die Frage einer Errichtung einer Reichsstelle für einheitliche Verkehrsleitung als Kriegsnotstandsmaßregel prüfen zu lassen. Die Regierung sagte nunmehr die Bildung der Fachkommission zu, bemerkte jedoch dabei, daß die Fachkommission zur Zeit nicht in der Lage sei, zu arbeiten, weil ihr das nötige Material fehle. Ohne dies werde sie keine Kommission, sondern nur ein reiner Debattierklub sein. Andererseits fehle es für die Bearbeitung der Unterlagen an dem nötigen Personal, da sich zur Zeit mehr als ein Viertel aller höheren Beamten im Feindeslande oder im Okkupationsgebiet befinde.

In dieser Situation griff die preußische Eisenbahnverwaltung einen Gedanken Württembergs auf, das 1917 an Preußen wegen der Bildung einer Betriebs- und Finanzgemeinschaft nach Art des preußisch-hessischen Vertrages herangetreten war. Preußen leitete nunmehr unter Erweiterung der über diesen Plan mit Württemberg und Baden bereits schwebenden Verhandlungen, um der drohenden Verreichlichung seiner Bahnen zu entgehen und insbesondere die Einsetzung der Fachkommission zu vermeiden, selbst eine weitere Vereinheitlichung des gesamten deutschen Eisenbahnwesens in die Wege, das sogenannte Heidelberger Programm. Der Zweck war, die Vereinheitlichung der Eisenbahnen auf gewissen Gebieten, bei denen noch berechtigte Beschwerden vorhanden waren, mit dem Endziel durchzuführen, dasselbe zu erreichen, was durch eine Verreichlichung selbst zu ermöglichen sei. Dabei sollte die Selbständigkeit der Einzelverwaltungen und ihre Verantwortlichkeit voll bestehen bleiben. An dem föderativen Charakter des deutschen Eisenbahnwesens hielt man unverrückbar fest.

Der wesentliche Inhalt des Heidelberger Programms ist:

1. Einheitliche Bedienung und Leitung des Verkehrs.

Der Wechselverkehr zwischen den deutschen Staatseisenbahnen soll unter alleiniger Berücksichtigung des Betriebs und Verkehrs so bedient und geleitet werden, als ob diese Bahnen ein einheitliches Netz wären. Im Streitfalle soll das Reichseisenbahnamt als Schiedsrichter angerufen werden.

## 2. Gegenseitige Betriebsaushilfe.

Es sollen im vorübergehenden Bedarfsfall notleidenden Verwaltungen Fahrzeuge, andere bewegliche Gegenstände und Dienstpersonal zur Verfügung gestellt werden, auch sollen Zug- und Rangierleistungen ohne Rücksicht auf die Grenzen der einzelnen Verwaltungsgebiete lediglich nach der betrieblichen Zweckmäßigkeit vorübergehend auf Linien und Bahnhöfe übernommen werden, denen diese Aufgabe planmäßig nicht zugewiesen war. Die Kriegsbetriebsleitung solle auch im Frieden als oberste Betriebsleitung bestehen bleiben.

3. Einheitliche Durchbildung der Dienstvorschriften, insbesondere für den Fahrdienst, wozu die Einsetzung von Ausschüssen vorgesehen war.

4. Einheitliche Bauarten für Güterwagen, Fahrzeuge und Zubehörstücke aller Art, für Brems-, Stellwerks- usw. Einrichtungen, für Oberbauanordnungen, Signalmittel und andere technische Gegenstände.

Vereinheitlichung insoweit, als dadurch Vorteile für den allgemeinen Verkehr, für die militärische Leistungsfähigkeit und für die Wirtschaftsführung der Eisenbahnen erzielt werden konnten, und insbesondere Bauarten nicht durch örtliche Verhältnisse gerechtfertigt sind. Auch zu diesem Zweck sollen gemeinsame technische Fachausschüsse eingesetzt werden.

5. Gemeinsame Beschaffungen, Güteprüfungen, Abnahme und Bauüberwachungen für das ganze Bundesgebiet oder für Teilgebiete, sofern eine Verwaltung die Beteiligung an der Beschaffungsstelle einer anderen Verwaltung wünscht.

6. Gleichmäßigkeit geschäftlicher Einrichtungen und Regelungen im Personalwesen.

Dabei waren besonders Vereinfachung des Abrechnungsdienstes und Richtlinien für die Annahme, die Ausbildung, die Besoldung, die Löhnung, die Bekleidung und die Fürsorge für das Personal vorgesehen.

7. Beamtenaustausch, für den Richtlinien aufgestellt werden sollten.

8. Bundeskasse.

Die für die Durchführung der Vereinheitlichung in den einzelnen Stellen erforderlichen Gelder sollen von den Verwaltungen in regelmäßigen Jahresbeiträgen aufgebracht und von einer gemeinschaftlichen Bundeskasse verwaltet werden.

Man dachte zunächst daran, diesen Beitrag auf 1 M von je 1000 M der Verkehrseinnahmen des letzten abgerechneten Jahres zu bemessen.

9. Bundesgeschäftsstelle.

Zur Herstellung und Aufrechterhaltung einer ständigen Fühlung unter allen Bundesverwaltungen sollte eine Bundesgeschäftsstelle in Berlin eingerichtet werden.

Bei den Verhandlungen über dieses Programm wurden besonders von den Vertretern der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung in mehrfacher Hinsicht Anträge auf Festlegung einer Aus-



nahmestellung Bayerns gestellt, die leicht dazu führen konnten, die Vereinheitlichung jedenfalls für das bayerische Netz in gewissem Grade unwirksam zu machen.

Die ganze Maßnahme wurde dann im Oktober 1918 infolge der Einleitung der Friedensverhandlungen und angesichts des in Aussicht stehenden schlechten Kriegsausganges abgebrochen. Die Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahnen war ebenso wie der Versuch der Bildung einer einheitlichen Verkehrsleitung der deutschen Eisenbahnen gescheitert.

Prüft man rückschauend die Möglichkeit und Zweckmäßigkeit derartiger Vereinheitlichungsbestrebungen während des Krieges, so ist zunächst zu betonen, daß für einen vollen Zusammenschluß der deutschen Eisenbahnen im Wege der Gesetzgebung durch Reich und Bundesstaaten im Kriege die Zeit, die nötigen Kräfte und die erforderliche Konzentration auf diese wichtige Frage fehlten. Auch die Zweckmäßigkeit einer derartigen Vereinigung während des Krieges muß verneint werden, wenn man damit, wie dies in den Beratungen des Reichstages geschah, die Hoffnung auf eine Leistungssteigerung der Eisenbahn verband. Die nach dem Kriege zustande gekommene Vereinheitlichung der Eisenbahnen ist nicht ohne Hemmungen erfolgt; die Wirkungen des Zusammenschlusses haben sich andererseits erst lange Zeit nach der tatsächlichen Vereinigung bemerkbar gemacht. Im Kriege würden sich diese unangenehmen Erscheinungen in noch größerem Maße bemerkbar gemacht haben, ohne daß eine Besserung der Schwierigkeiten eingetreten wäre.

Aus der Unmöglichkeit und Unzweckmäßigkeit der Vereinheitlichung der Eisenbahnen während des Krieges ist aber nicht zu folgern, daß nicht durch Maßnahmen organisatorischer Art eine Verbesserung der Situation der Eisenbahnen zu erzielen gewesen wäre. Wie an anderer Stelle auszuführen ist,<sup>17</sup> kam es nicht so sehr auf die interne einheitliche Leitung des gesamten Eisenbahnwesens an, die ja durch die Führerstellung der preussischen Staatsbahnverwaltung wenigstens in grundsätzlichen Fragen sowieso sichergestellt war, als auf die Eingliederung der Eisenbahnwirtschaft in die allgemeine Kriegswirtschaft des Reiches. Als mit der Durchführung des Hindenburg-Programms

<sup>17</sup> Siehe S. 103.



(1916) es in Deutschland nur noch eine Kriegswirtschaft gab, hätte man die Eisenbahnen an das damals gebildete Kriegsamt, unbeschadet ihrer Selbständigkeit in finanzieller und betrieblicher Hinsicht mit der Maßgabe angliedern sollen, daß die verkehrlichen Anforderungen an die Eisenbahnen und die Stoffbewirtschaftung (im weitesten Sinne) unter die Oberleitung und Verantwortung des Kriegsammtes gestellt worden wären. Das hätte jedenfalls zur Anerkennung der Eisenbahnen als eines kriegswichtigen Betriebs und damit zur Abwendung vieler Schwierigkeiten geführt, die in der folgenden Darstellung ausführlich erörtert sind. Eine derartige Angliederung an das Kriegsamt wurde auch 1916 in der Presse gefordert. Der preußische Minister v. Breitenbach widersprach jedoch einer derartigen Anregung energisch und bezeichnete es als unmöglich, daß das ganze Netz der preußischen Staatsbahnen durch ein anderes Amt regiert werde.<sup>18</sup> Nachdem ferner 1916 erkannt war, daß die militärische Entscheidung auf des Messers Schneide stand, wäre es richtig gewesen, die gesamten deutschen Eisenbahnen gemeinsam mit denen des besetzten Gebietes einer einheitlichen Leitung zu unterstellen, wobei es gar nicht darauf ankam, daß der entscheidende Mann ein Soldat, sondern daß er eine Persönlichkeit allergrößten Formats war. Daß man, nicht nur in Deutschland, glaubte, die Führereigenschaft im Kriege nur Personen zu erkennen zu dürfen, die eine militärische Laufbahn hinter sich hatten, war einer der größten Fehler des Weltkrieges. Daraus, daß man von dieser Voraussetzung ausging, ist es zu verstehen, daß sich die zivilen Verwaltungen, nicht zuletzt die Eisenbahnen, einem derartigen Zusammenschluß widersetzen.

Wenn es zu diesen organisatorischen Maßnahmen, die über das Eisenbahnfachgebiet weit hinausgingen, nicht kam, so lag es, abgesehen von der militärischen Präponderanz, daran, daß man die Form zu derartigen Organisationsänderungen nicht fand. Indem man bei den Eisenbahnverwaltungen glaubte, alles auf dem historisch Gewordenen aufbauen zu müssen, übersah man das, was die Stunde erforderte, und indem man in den militärischen Kreisen die Führerqualität auch in Eisenbahnfragen für sich beanspruchte, nahm man den erstklassigen zivilen Eisenbahnfach-

<sup>18</sup> Sitzungsbericht des Hauses der Abgeordneten, 78. Sitzung vom 10. März 1917, S. 5039.

leuten die Initiative und Möglichkeit zur Führung. Das Beispiel eines richtigen und entschlossenen Handelns bietet das amerikanische Eisenbahnwesen der Kriegszeit. Als hier, in ganz ähnlicher Weise wie in Deutschland, die Betriebsstockungen sich häuften und die Eingliederung der Eisenbahnen in die Kriegswirtschaft sich als nötig erwies, ergriff der Präsident der Vereinigten Staaten am 26. Dezember 1917 auf Grund eines im Jahre 1916 erlassenen Ermächtigungsgesetzes von den privaten Eisenbahnen als Kriegsmaßnahme Besitz und ernannte den Staatssekretär des Schatzamtes, William G. Mc Adoo, zum Generaldirektor der gesamten Eisenbahnen.<sup>19</sup> Wie die spätere Rückkehr zum Privatbahnsystem in Amerika zeigte, nahm man klugerweise dem Vereinigungsakt jede politische Bedeutung und stellte die Kriegsmaßnahme in den Vordergrund.

#### **4. Die Kriegsleistungspflicht der deutschen Eisenbahnverwaltungen. Bestimmungen. Umfang**

Nach der Reichsverfassung vom 16. April 1871 können Eisenbahnen, die im Interesse der Verteidigung Deutschlands für notwendig erachtet werden, kraft eines Reichsgesetzes auch gegen den Widerspruch der beteiligten Bundesglieder angelegt werden. Im Wege der Gesetzgebung können ferner (auch Bayern gegenüber) einheitliche Normen für die Konstruktion und Ausrüstung der für die Landesverteidigung wichtigen Eisenbahnen aufgestellt werden (Art. 46). Eine Regelung dieser Fragen im Wege des Gesetzes ist nicht nötig geworden. Vielmehr ist der im Interesse der Landesverteidigung nötige Ausbau des Netzes und die einheitliche Gestaltung der Einrichtung und Ausrüstung der Eisenbahnen im Wege der Verhandlungen zwischen dem Reich und den Bundesstaaten sowie zwischen dem dafür zuständigen Reichseisenbahnamt und den bundesstaatlichen Eisenbahnverwaltungen erzielt worden. Dies war, wie schon früher<sup>20</sup> ausgeführt, für das wichtigste und größte Staatsbahnnetz der preussischen Eisenbahnen dadurch sichergestellt, daß sein Leiter

<sup>19</sup> Die Staatskontrolle der amerikanischen Eisenbahnen ist gut dargestellt in Cunningham, American Railroads, Government control and reconstruction policies, Chicago 1922.

<sup>20</sup> Vgl. S. 49.

gleichzeitig als Staatsminister und Chef der elsäß-lothringischen Reichsbahnen in engster Verbindung mit dem Reichskanzler und den übrigen Reichsstellen einerseits, dem preußischen Staatsministerium andererseits tätig war, und daß auch bei den übrigen Staatsbahnen die gleiche enge Verbindung ihres Leiters mit der betreffenden Landesregierung bestand.

Die Rechte des Reiches hinsichtlich der Benutzung der Bahnen, insbesondere hinsichtlich der Beförderung der bewaffneten Macht und ihrer Bedürfnisse, sind in dem Reichsgesetz über die Kriegsleistungen vom 13. Juni 1873 (RGBl. 1873, S. 129, und RGBl. 1897, S. 619) niedergelegt. Als Grundsatz ist ausgesprochen, daß die nötigen Transporte von Personen und Material gegen Bezahlung nach dem Militärtarif bis zur Höchstgrenze der Leistungsfähigkeit auszuführen sind, und alles für Kriegszwecke brauchbare und erforderliche Personal und Material der Militärverwaltung auf Anfordern zu überlassen ist. Während auch hiefür Bezahlung zu leisten ist, sind die für die Beförderung erforderlichen Ausrüstungsgegenstände und Eisenbahnwagen unentgeltlich vorzuhalten. Über die Friedensleistungen trifft das Quartierleistungsgesetz vom 25. Juni 1868 — RGBl. 523 — (ergänzt 21. Juni 1887) und das Naturalleistungsgesetz vom 13. Februar 1875 in der Neufassung vom 24. Mai 1898 und 9. Juni 1906 (RGBl. 736) Bestimmung.

Auf Grund dieser gesetzlichen Bestimmungen ergingen die Militärtransportordnung für Eisenbahnen im Kriege vom 26. Januar 1887 (RGBl. S. 9) und die Militärtransportordnung für Eisenbahnen im Frieden vom 11. Februar 1888 (RGBl. S. 23), die durch die vom Kaiser erlassene Militärtransportordnung vom 18. Januar 1899 ersetzt wurde, die sowohl die für den Frieden wie für den Krieg geltenden Bestimmungen enthält.

Die Militärtransportordnung ist zusammen mit dem Militärtarif für Eisenbahnen vom 18. Januar 1899 in dem ersten Teil der Militäreisenbahnordnung zusammengefaßt, während der zweite Teil dieser Ordnung unter anderem die Vorschrift über die Herausgabe von Personal und Material und die Instruktion über den Kriegsbetrieb und Militärbetrieb der Eisenbahnen enthält.

Als einschneidendste Bestimmung ist es anzusehen, daß im Kriege für die auf dem Kriegsschauplatz oder in dessen Nähe liegenden Eisenbahnen der Kriegsbetrieb angeordnet wird, wo-



nach die Eisenbahnen zwar die selbständige Leitung ihrer Netze und die volle Verantwortung für die Betriebs- und Wirtschaftsführung behalten, aber verpflichtet wurden, in allen Fragen der Ausnutzung für Heereszwecke den Weisungen der Militärbehörde Folge zu leisten. Insbesondere trifft für die Linien im Kriegsbetrieb der Feldeisenbahnchef als oberste Militärbehörde die Anordnungen über die Einrichtung, Fortführung, Einstellung und Wiederaufnahme des öffentlichen Verkehrs, womit er eine fast uneingeschränkte Befugnis gegenüber den Eisenbahnen erhält. Die übrigen heimatlichen Eisenbahnen verblieben im Friedensbetriebe. Die Unterscheidung war jedoch, wie auf S. 63 f. näher dargelegt ist, im Kriege 1914—1918 ohne Bedeutung, weil mit Rücksicht auf den Zweifrontenkrieg alle heimatlichen Eisenbahnen als im Kriegsbetrieb befindlich erklärt wurden. Im Gegensatz zum Kriegsbetrieb liegt beim Militärbetrieb die Betriebsführung selbst in Händen der Militärbehörde, sei es nun, daß die Militärbehörde den Betrieb von im Kriegsbetrieb befindlichen heimatlichen Eisenbahnen übernimmt, oder daß sie Eisenbahnen im eroberten Gebiete selbst betreibt. Im Kriege 1914 bis 1918 erhielt der Militärbetrieb infolge der Besetzung großer Teile der feindlichen Länder eine besondere Bedeutung.

Die Bedeutung des Kriegsbetriebs liegt vor allem darin, daß seine Grundlage der starre Militärfahrplan ist. Jede Durchsetzung des Fahrplans mit einzelnen schneller fahrenden Zügen bedarf der Genehmigung des Feldeisenbahnchefs. Der öffentliche Verkehr ist nur in dem Umfange und in der Form zuzulassen, daß die Durchführung der Militärtransporte nicht beeinträchtigt wird und soweit Zugkräfte, Wagen und Personal verfügbar sind. Dabei sind die Bahnen des eigentlichen Kriegsschauplatzes, die der Feldeisenbahnchef im Einzelfalle bestimmt, dem öffentlichen Verkehr grundsätzlich verschlossen. Zur Verhütung einer Überlastung der Bahnlinien kann der Feldeisenbahnchef jederzeit Verkehrseinschränkungen für bestimmte Bahnstrecken oder Gebiete anordnen.

Von den übrigen Bestimmungen der Militäreisenbahnordnung, die übrigens zum großen Teil in den einzelnen Sachabschnitten noch behandelt werden, sind die Grundsätze über die Vorbereitung der Militärtransporte, die Vorschriften über die Beförderung von Personen und der Truppentransporte, so-



wie über die Beförderung von Militärgut und Privatgut für die Militärverwaltung, schließlich die Bestimmungen über die Berechnung und Zahlung der Vergütungen an die Eisenbahnen besonders zu erwähnen. Von großer Wichtigkeit waren auch die Vorschriften über die Ausrüstung und Einrichtung von Eisenbahnwagen für Kriegstransporte. Nach Ausspruch der Mobilmachung hat jede Bahnverwaltung ihr gesamtes Wagenmaterial nach bestimmten Richtlinien für Kriegstransporte auszurüsten. Personenwagen vierter Klasse sind mit Bänken zu versehen; die gedeckten Güterwagen sind entweder zur Beförderung von Mannschaften oder von Pferden auszurüsten.

Eingehende Vorschriften regeln die Vorhaltung des zum Bau von Notrampen durch die Truppe nötigen Materials durch die Eisenbahnen, die Einrichtung von Kriegsverpflegungsanstalten und die Einrichtungen für den Etappendienst.

Die Abgabe von Personal und Material der Eisenbahnverwaltungen an die Militärbehörden, regelt eine besondere Vorschrift, die im Kriege mit Rücksicht auf die große Ausdehnung der im Militärbetrieb befindlichen besetzten Strecken besondere Bedeutung erhalten hat. Die Grenze für die Hergabe von Personal und Material ist so zu bemessen, daß auf den Eisenbahnstrecken, entsprechend ihrer Bedeutung für den öffentlichen Verkehr zur Zeit des Krieges, der notdürftigste Betrieb noch aufrechterhalten werden kann. Die Hergabe weiteren Personals und Materials kann während des Krieges jederzeit angeordnet werden.

## 5. Die Organisation der Militäreisenbahnbehörden im Frieden <sup>21</sup>

Im Frieden hatte zunächst das preußische Kriegsministerium die Interessen der bewaffneten Macht an der militärischen Benutzung aller deutschen Eisenbahnen wahrzunehmen, mit Ausnahme der bayerischen Strecken, für die das bayerische Kriegsministerium zuständig war. Jedoch beschränkten sich die Befugnisse der Kriegsministerien in der Hauptsache auf die verwaltungsmäßigen Aufgaben, zu denen vor allem die Aufstellung des Haushalts und die Kontrolle seiner Durchführung sowie der Verkehr mit dem Reichseisenbahnamt gehörte. Dagegen lagen die

<sup>21</sup> Die maßgebenden Bestimmungen finden sich meist in der Militärtransport-Ordnung, erster Abschnitt, § 1—15.

Befehlsgewalt über die Militäreisenbahnbehörden und die operativen Maßnahmen bei dem preußischen Chef des Generalstabs der Armee. Er erteilte die leitenden Gesichtspunkte für die militärische Benutzung der Eisenbahnen im Kriege und veranlaßte die für diese Benutzung erforderlichen Vorbereitungen. Innerhalb des Generalstabs fiel wiederum die einheitliche Bearbeitung aller Arbeiten, die mit der Verwendbarkeit der Eisenbahnen im Kriege irgendwie zusammenhingen, der Eisenbahnabteilung des Großen Generalstabs zu. Zu ihren Aufgaben gehörten vor allem der Ausbau des Eisenbahnnetzes zur Erhöhung ihrer Leistungsfähigkeit für den Kriegsfall, die Leitung aller Vorarbeiten für Mobilmachung und Aufmarsch sowie die Vorbildung und Einübung der unterstellten Militäreisenbahnbehörden auf die Tätigkeit im Kriege. Entsprechend dem allgemeinen Grundsatz weitgehendster Dezentralisation bei den militärischen Kommandobehörden war der Eisenbahnabteilung in ihrem Geschäftsbereich eine besonders starke Selbständigkeit, auch im Verkehr mit anderen Behörden, überlassen, so daß sie ihre Vorbereitungsarbeiten für den Kriegsfall ohne die bei Mitbeteiligung anderer Stellen unausbleiblichen Hemmungen treffen konnte. Die Eisenbahnabteilung bestand zu Kriegsbeginn aus 63 Offizieren und 13 Beamten.

Den Verkehr zwischen der Eisenbahnabteilung des Großen Generalstabs und den Eisenbahnverwaltungen (Eisenbahndirektionen) vermittelten die Linienkommandanturen, denen bestimmte Liniengebiete zugeteilt waren. Sie wurden mit Buchstaben bezeichnet (Linienkommandantur A in Hannover, H in Köln usw.). Der Sitz der Linienkommandanturen befand sich am Sitz der einzelnen Eisenbahndirektionen. Soweit nicht Linienkommandanturen den Bereich mehrerer Eisenbahndirektionen<sup>22</sup> umfaßten, deckte sich der Dienstbereich der Linienkommandantur und der Eisenbahndirektion. Die Linienkommandantur bestand aus einem aktiven Stabsoffizier und einem höheren

<sup>22</sup> Dies war der Fall für die Linienkommandantur K I in München, die die Eisenbahndirektionsbezirke München, Augsburg und Teile von Regensburg umfaßte, für die Linienkommandantur II in Nürnberg mit den Bezirken Nürnberg, Würzburg und Teilen von Regensburg, für die Linienkommandantur L in Breslau mit den Bezirken Breslau und Kattowitz und für die Linienkommandantur Q in Elberfeld mit den Bezirken Elberfeld und Essen.

Eisenbahnbeamten, denen ein sachkundiger Eisenbahnbeamter und ein Unteroffizier als Hilfspersonal zugeteilt sind. Durch die der Eisenbahnorganisation angepaßte Gliederung der Linienkommandantur und durch die Zugehörigkeit des ihr angehörenden höheren Eisenbahnbeamten zu der betreffenden Eisenbahndirektion war die Zusammenarbeit zwischen der militärischen und zivilen Eisenbahnbehörde aufs beste gewährleistet, zumal das technische Mitglied der Linienkommandantur regelmäßig die Stelle des sogenannten Bahnbeauftragten wahrnahm, der nach § 15 der Militärtransportordnung den regelmäßigen geschäftlichen Verkehr der Eisenbahndirektion mit den Militäreisenbahnbehörden auszuüben hatte. Durch die gemeinsame Verantwortung des militärischen und eisenbahntechnischen Mitglieds war ferner vor allem sichergestellt, daß die Leistungsfähigkeit des Eisenbahnnetzes für die militärischen Notwendigkeiten bis aufs letzte ausgenutzt und ihre Steigerung, wo sie noch fehlte, aber möglich war, durchgeführt wurde, andererseits keine Überbeanspruchung des Netzes durch militärische Anforderungen erfolgte, die für die schnelle Schlagfähigkeit des Heeres hätte verhängnisvoll werden können. Für die Vorbereitung der Mobilmachung war dem militärischen Mitglied meist ein besonderer, der Truppe entnommener Offizier (Oberleutnant) zugeteilt; aus diesen sogenannten Bürooffizieren ergänzten sich die als militärische Leiter der Linienkommandanturen vorgesehenen Offiziere. Den militärischen Leitern der Linienkommandantur oblag auch der Verkehr mit Generalkommandos und Intendanturen, sowohl zur Regelung der im Frieden nötigen Transporte wie zur Vorbereitung bestimmter Einzelanordnungen für den Kriegsfall.

Neben der Vorbereitung der heimatlichen Eisenbahnen für den Fall eines Krieges waren aber auch die nötigen Vorkehrungen zu treffen, um im eigentlichen Kampfgebiet sogleich schlagkräftige, militärische und gleichzeitig eisenbahntechnisch geschulte Kräfte einsetzen und nötigenfalls Eisenbahnlinien des Feindes in Betrieb nehmen zu können. Dazu dienten in erster Linie die der Inspektion der Eisenbahntruppen unterstehenden Eisenbahnregimenter, in denen in der Hauptsache Bedienstete der Eisenbahnverwaltungen ihrer Militärpflicht genügten, die aber als rein militärische Formationen in ihren Cadres keine Eisenbahnzivilbeamte verwendeten, sondern Berufsoffiziere und



Unteroffiziere. Die preußische Inspektion der Eisenbahntruppen umfaßte zum Kriegsbeginn zwei Brigaden in Berlin und Hanau. Die Eisenbahnregimenter 1—3 umfaßten je 8, das Eisenbahnbataillon Nr. 4 hatte 4 Kompagnien. Außerdem besaß Bayern ein selbständiges Eisenbahnbataillon in München mit 3 Kompagnien. Für die Ausbildung im Betriebe stand der Truppe die Militäreisenbahn (Berlin—Jüterbogk) zur Verfügung, auf der eine militärische Abteilung zu 3 Kompagnien unter Leitung einer besonderen Direktion der Militäreisenbahn eingesetzt war. Da diese Strecke auch dem öffentlichen Verkehr diente, war der Truppe, wenn auch in bescheidenem Rahmen, eine praktische Erprobung ihrer betrieblichen Eignung möglich. Für die Ausbildung im kriegsmäßigen Eisenbahnbau (Brücken, Oberbau, Rampen usw.) standen ein ausgezeichnetes Kriegseisenbahngerät, das in Depots verwaltet wurde, und ausgedehnte Werkstattanlagen zur Verfügung.

## 6. Die Organisation der Militäreisenbahnbehörden im Kriege

### *Umfang des Militäreisenbahnbetriebs*

#### a) DER CHEF DES FELDEISENBAHNWESENS

Die oberste Militäreisenbahnbehörde war im Kriege der Chef des Feldeisenbahnwesens, der dem Generalquartiermeister im Stabe des Chefs des Generalstabs des Feldheeres unterstellt war. Mit Rücksicht auf den in den Mobilmachungsvorbereitungen bearbeiteten Zweifrontenkrieg führte der Chef des Feldeisenbahnwesens im Großen Hauptquartier zunächst die Bezeichnung »Feldeisenbahnchef West«, während ihm der besonders eingesetzte »Feldeisenbahnchef Ost« von Anfang an nachgeordnet war. Der Chef des Feldeisenbahnwesens, zu dem der bisherige Chef der Eisenbahnabteilung des Großen Generalstabs,<sup>23</sup> Oberstleutnant Gröner, bestimmt wurde, hatte die Leitung des gesamten Eisenbahndienstes für Kriegszwecke. Seine Aufgaben gliederten sich, nachdem der Krieg auf zwei Fronten entbrannt und zu der Eroberung weiter feindlicher Gebiete geführt hatte, in militärische und eisenbahnfachliche. Die militärischen bestanden in der möglichst starken Ausnutzung des gesamten für die Kriegsführung zur Verfügung stehenden Gesamtnetzes (Heimatbahnen

<sup>23</sup> Vgl. S. 61.



und besetzte Bahnen) für Truppenbewegungen und die Heeresversorgung, wobei die Anpassung der militärischen Transportleistungen an die Leistungsfähigkeit des Eisenbahnnetzes besonders wichtig war. Für das Heimatgebiet behandelte die Abteilung des stellvertretenden Generalstabs der Armee nach den Weisungen des Eisenbahnchefs die Ausnutzungsfähigkeit der Eisenbahnen für die Kriegführung. Eisenbahnfachlich war die Tätigkeit des Feldeisenbahnchefs für Heimat und besetzte Gebiete verschieden. Gegenüber den in den Kriegsbetrieb überführten heimatlichen Eisenbahnverwaltungen standen ihm starke Aufsichtsrechte und Anordnungsbefugnisse, namentlich in allen Fragen der Ausnutzung der Eisenbahnen für Heereszwecke, dagegen keinerlei Leitung zu, während er hinsichtlich der in den besetzten Gebieten liegenden Eisenbahnen die unmittelbare Leitung und Betriebsführung hatte, wozu auch die Sorge für die Bedienung des allerdings beschränkten öffentlichen Verkehrs sowie die Personal-, Material- und Finanzwirtschaft gehörte. Für die Erledigung seiner Aufgaben war der Stab des Feldeisenbahnchefs in fünf Sektionen eingeteilt, und zwar für allgemeine militärische Angelegenheiten, für den Transport, für den Betrieb und Bau der Eisenbahnen und für die Ausnutzung der Wasserstraßen.

Der gesamte für die Kriegführung in Betracht kommende Eisenbahnapparat, sowohl der der Heimat wie der der besetzten Gebiete, stand demnach tatsächlich dem Feldeisenbahnchef für Kriegszwecke zur Verfügung, nachdem durch eine gleichzeitig mit der Mobilmachung ergangene kaiserliche Verordnung vom 1. August 1914 »sämtliche Eisenbahnen als in der Nähe des Kriegsschauplatzes liegend und im Kriegsbetrieb befindlich« erklärt wurden. »Von keiner Seite wurde gewagt, den Begriff des Kriegsschauplatzes zu beschränken, nicht einmal im späteren Verlauf des Krieges, als die deutschen Fronten längst tief in Feindesland festlagen. Der Chef des Feldeisenbahnwesens gewann dadurch eine ungeheure Macht.«<sup>24</sup> Trotz dieser großen Machtfülle des Feldeisenbahnchefs blieben aber die deutschen Heimateisenbahnen, abgesehen von ihren Verpflichtungen gegenüber den militärischen Stellen, durchaus selbständig und für die Betriebsführung verantwortlich. Dieser Grundsatz wurde selbst

<sup>24</sup> Gröner in Preuß. Jahrbüchern, S. 277.

nicht bei den zum Teil vom Feinde besetzten und im Operationsgebiet belegenen Eisenbahnen verlassen, wie z. B. zu Beginn des Krieges in Ostpreußen und während des ganzen Krieges in Elsaß-Lothringen. Insbesondere wurden nicht, wie dies in Frankreich geschah, die einzelnen Netze im Wege der Requisition mit ihrem Personal gewissermaßen in eine Militärverwaltung überführt. Diese Abweichung war in erster Linie in dem in Deutschland bestehenden Staatsbahnsystem begründet, das eine einheitliche Führung gewährleistete, während diese Gewähr in Ländern mit Privatbahnen nicht in gleichem Maße bestand.

b) DIE DEM FELDEISENBAHNCHIEF NACHGEORDNETEN FELDEISENBAHNBEHÖRDEN. LINIENKOMMANDANTUREN UND MILITÄREISENBAHNDIREKTIONEN

Entsprechend der verschieden gearteten Stellung des Feldeisenbahnchefs gegenüber den deutschen Heimateisenbahnen und den Eisenbahnen des besetzten Gebietes war die militärische Behördengliederung verschieden. In der Heimat waren die Linienkommandanturen die maßgebenden Stellen. Sie wurden aus dem Stamm der im Frieden bestehenden Linienkommandanturen durch einen Adjutanten, mehrere Offiziere, mehrere höhere Eisenbahnbeamte, einem Stabsarzt und das nötige Unterpersonal ergänzt. Im Laufe des Krieges wurden sie in Abteilungen gegliedert und erhielten mit der Zunahme ihrer Aufgaben ein zahlreicheres Personal. Sie übermittelten den Eisenbahnbehörden die militärischen Anforderungen im einzelnen und überwachten ihre Ausführung. Bestimmten Linienkommandanturen waren besondere Wassertransportabteilungen angegliedert, denen die Durchführung der im Kriege notwendigen militärischen Schiffstransporte zufielen, wobei ihre Tätigkeit sich auf die Übermittlung der militärischen Anforderungen an die Schiffsfahrtsunternehmer und Strombauverwaltungen beschränkte, während die vertragliche Sicherstellung des Schiffsraumes durch die Korpsintendanten erfolgte. Unter den Linienkommandanturen waren an wichtigen Eisenbahnpunkten Bahnhofskommandanturen, an den für militärische Schiffstransporte wichtigen Stellen auch Hafenkommandanturen eingesetzt.

Für die im Militärbetrieb befindlichen Bahnen des besetzten Gebietes waren die Militäreisenbahndirektionen die maßgebenden

den Stellen. Sie vereinigten in sich die militärischen Aufgaben und diejenigen der Betriebsführung und Verwaltung. An ihrer Spitze stand ein Militäreisenbahndirektor, später Kommandeur, mit dem Range eines Regimentskommandeurs. Sie wurden aus den ehemaligen Chefs der heimatlichen Linienkommandanturen entnommen, verfügten deshalb über gründliche Kenntnisse des Militäreisenbahnwesens, während ihnen für die Betriebsführung und die sonstigen eisenbahnfachlichen Aufgaben die Schulung mangelte. Durch Beigabe erfahrener höherer Eisenbahnbeamter wurde dieser Mangel ersetzt. Nach der Militäreisenbahnordnung waren die Militäreisenbahndirektionen in sechs Abteilungen gegliedert. Von diesen waren die Transportabteilung, der die Bearbeitung des militärischen Transportwesens entsprechend den Aufgaben der heimatlichen Linienkommandanturen zufiel, die Feldintendantur und Kriegskasse als militärische Abteilungen anzusehen und mit militärischem Personal unter rein militärischer Leitung besetzt. Die übrigen Abteilungen, nämlich für Bau und Betrieb, für das Maschinen- und Werkstättenwesen, für das Telegraphen- und Sicherungswesen sowie für das Verkehrswesen und die Hauptkasse, wurden von höheren Beamten der heimatlichen Eisenbahnverwaltungen der entsprechenden Fachrichtung geleitet. Auch das gesamte Personal der letzteren Abteilungen bestand aus Beamten der heimatlichen Verwaltungen.

Die Militäreisenbahndirektionen vereinigten in sich die Aufgaben der heimatlichen Eisenbahndirektionen und der heimatlichen Linienkommandanturen, hatten also die gesamten eisenbahnfachlichen und militärtransportlichen Geschäfte wahrzunehmen.

Für die Überwachung des Eisenbahndienstes im besetzten Gebiet (sogenannte Inspektions- oder Amtsinstanz) waren zunächst nur rein militärische Formationen vorgesehen. Den Militäreisenbahndirektionen waren für den Betrieb des feindlichen Netzes Militärbetriebsabteilungen mit einem Stabsoffizier der Eisenbahntruppe als Kommandeur unterstellt. Sie hatten eine Stärke von 3 Offizieren und 18 Mann. Ihnen waren je vier Eisenbahnbetriebskompagnien zugeteilt, deren etatsmäßige Stärke 7 Offiziere und 208 Mann betrug. Der Bereich einer Betriebsabteilung umfaßte bis zu 200 km Betriebslänge, sie entsprach also etwa



einem Betriebsamt der Heimatverwaltungen mittleren Umfangs. Die Eisenbahnbetriebskompagnie hatte also den Betrieb auf einer Strecke von etwa 50 km wahrzunehmen. Aus dem Personal der Betriebsabteilung wurden innerhalb der Abteilung Militär- betriebs-, Maschinen- und Werkstättenämter gebildet, wobei der Verkehrsdienst von den Betriebsämtern mit wahrzunehmen war. Wenngleich die Eisenbahnregimenter, aus denen die Militär- betriebsabteilungen und Kompagnien gebildet wurden, sich zum großen Teile aus Eisenbahnern rekrutierten, waren doch die For- mationen nicht nach fachlichen Gesichtspunkten zusammen- gesetzt. Insbesondere war die Auswahl der Offiziere und Mann- schaften vielfach ohne Rücksicht auf ihre Vorbildung und nur auf Grund ihres militärischen Dienstgrades erfolgt, so daß sich häufig Schwierigkeiten und Reibungen ergaben. Besonders fehlte den Betriebskompagnien oft das erforderliche Werkzeug und Gerät. Es kam hinzu, daß die Zahl der zu Beginn des Krieges vorhandenen Betriebskompagnien für die schnelle Besetzung der feindlichen Bahnen des Westens völlig unzureichend war, da nur 21 Eisenbahnbetriebskompagnien zur Verfügung standen, was einer Netzeslänge von rund 1000 km entsprach, während das im ersten Kriegsmonat besetzte westliche Eisenbahnnetz etwa 4000 km umfaßte.

Der Feldeisenbahnchef forderte deshalb schon im August 1914 von den heimatlichen Eisenbahnverwaltungen Zivilbetriebs- kolonnen an, die 320 Köpfe stark waren und unter Führung eines höheren Eisenbahnbeamten das unter gewöhnlichen Verhält- nissen zum Betrieb von 50 km Hauptbahnstrecke erforderliche Personal umfaßte. In gleicher Weise wurden besondere Ko- lonnen für die wichtige Wiederherstellung und den Ausbau des Telegraphen- und Fernsprechnetzes, der Signal- und Sicherungs- anlagen sowie für die Bahnunterhaltung gebildet. Auch beson- dere Werkstattkolonnen, je 100 Mann stark, wurden zur Unter- haltung der Lokomotiven Ende August aufgestellt. Die Zivil- kolonnen fanden im allgemeinen auf den rückwärts gelegenen Strecken Verwendung, während der Frontbereich den rein mili- tärischen Formationen überlassen war. Ende November 1914 waren neben den militärischen Betriebsformationen etwa 20 000 Angestellte der deutschen Eisenbahnen im Militärbetrieb tätig.<sup>25</sup>

<sup>25</sup> Reichsarchiv, S. 80.



Für den Bau von Bahnen und die Wiederherstellung der zahlreichen zerstörten Strecken standen dem Feldeisenbahnchef bei Beginn des Krieges zunächst die Eisenbahnbaukompagnien zur Verfügung, die eine Stärke von 11 Offizieren und 275 Mann hatten und sich meist aus Handwerkern und technischem Eisenbahnpersonal zusammensetzten. Sie besaßen auch, von Ausnahmen abgesehen, ein technisch gut durchgebildetes Offizierskorps. Besondere Festungs- und Landwehr-Eisenbahnbaukompagnien wurden zum Ausbau des Armierungsbahnnetzes der Festungen der verschiedenen Kriegsschauplätze verwendet. Zur Durchführung von Erdarbeiten wurden besondere Eisenbahnarbeiterbataillone, später Eisenbahnhilfsbataillone genannt, angesetzt.

Für die im besetzten Gebiet in noch größerem Umfange als in der Heimat nötige Aufrechterhaltung der militärischen Ordnung an wichtigen Knoten- und Verpflegungspunkten der Eisenbahn waren die mobilen Bahnhofs- und Hafenkommandanturen bestimmt, die vielfach, z. B. bei den zahlreichen Ein- und Ausladungen, von Fall zu Fall an verschiedenen Orten eingesetzt wurden, während sie an den größeren Knoten- und Verpflegungspunkten zu einer ständigen Einrichtung wurden. Sie unterstanden unmittelbar den Militäreisenbahndirektionen und vermittelten zwischen den Transportführern und den Eisenbahnstellen.

Mit der längeren Kriegsdauer, insbesondere mit der Gewißheit über eine lange Dauer des Stellungskrieges im Westen, später auch im Osten, wurde die Umgestaltung der Organisation der Militäreisenbahnbehörden des besetzten Gebietes immer dringender, zumal es mit Rücksicht auf die große Ausdehnung der Kriegsschauplätze sehr auf sparsamste Verwendung der Kräfte ankam. Die Abgabemöglichkeit der Heimatverwaltungen war begrenzt, und die Aufstellung neuer militärischer Eisenbahnformationen scheiterte immer mehr an dem Vorhandensein des geeigneten fachlich vorgebildeten Nachwuchses. Dazu kam, daß neben den eigentlichen militärischen Aufgaben der Eisenbahnen in den besetzten Gebieten bald auch verwaltungs- und verkehrstechnische Fragen zu lösen waren, die den Stab des Feldeisenbahnchefs unnötig belasteten. Andererseits war es nötig, auch diese Eisenbahnaufgaben mehr ziviler Natur fest in der Hand des Feldeisenbahnchefs zu belassen und den Bestrebungen der Generalgouvernements und ihrer nachgeordneten Stellen, hier

größeren Einfluß zu gewinnen, im Interesse der Sicherstellung der Heerestransporte entgegenzutreten.

Die Militäreisenbahndirektionen blieben daher zwar in ihrer ursprünglichen organisatorischen und dienstlichen Stellung während des ganzen Krieges erhalten. Aber ihre Zahl vermehrte sich von den im Haushalt des Kriegsministeriums beim Kriegsbeginn vorgesehenen zwei Direktionen bis zum Ende des Krieges auf drei im Westen, fünf im Osten und vier im Südosten. Dazu traten im Westen drei in ihrer Organisation des Militäreisenbahndirektionen nachgebildete, aber mit geringeren Befugnissen ausgestattete mobile Linienkommandanturen. Ihnen fehlte ebenso wie der Militäreisenbahndirektion Warschau die Zuständigkeit auf den Gebieten des Verkehrs und des Werkstättenwesens. Diese Angelegenheiten wurden für diese Bezirke von den Militärgeneraldirektionen in Brüssel<sup>26</sup> bzw. Warschau unmittelbar behandelt.

Sodann wurde der Unterbau umgestaltet. Die ursprünglichen Militärbetriebsabteilungen und Zivilkolonnen wurden in militärische und zivile Eisenbahnämter nach dem Muster der heimatischen Eisenbahnverwaltungen umgewandelt. Dabei wurde bei den Zivilformationen der Grundsatz der preußischen Eisenbahnverwaltung der Zusammenfassung von Betrieb und Bau (Betriebsämter) und der getrennten Behandlung der verkehrlichen, maschinentechnischen und Werkstättenfragen durchgeführt (Verkehrsämter, Maschinenämter, Werkstättenämter). Die militärischen Ämter nahmen den Dienst in der Nähe der Front wahr, die Zivilämter den Dienst in der Etappe. Im Bereich der Militärgeneraldirektion Bukarest wurden nur militärische Ämter eingesetzt. Die militärischen Ämter hatten naturgemäß wegen der besonderen Frontverhältnisse, unter denen sie arbeiteten, und wegen ihrer militärischen Organisation sowohl einen kleinen Umfang als einen nach heimatischen Grundsätzen unwirtschaftlichen Personalverbrauch, während die Zivilämter und Dienststellen allmählich friedensmäßig durchorganisiert wurden und äußerst sparsam arbeiteten. Zur sparsamen Personalwirtschaft gehörte auch die Durchsetzung des Personals mit zahlreichen einheimischen Arbeitern und Kriegsgefangenen, auf die auch bei den militärischen Ämtern nicht verzichtet werden konnte. Im April 1918 waren von rund 442000 Mann, die im Feldeisenbahn-

<sup>26</sup> Vgl. S. 70 ff.

wesen beschäftigt waren, 40 vH militärisches und ziviles deutsches Eisenbahnpersonal, 50 vH fremdländisches Personal und 10 vH Kriegsgefangene. In den 1917 eroberten russischen Gebieten (Dünaburg-Minsk) ließ man den Betrieb völlig in der Hand des russischen Personals und beschränkte sich auf die Kontrolle durch ein Gerippe von deutschen Beamten, die man auf die größeren Bahnhöfe usw. ansetzte.<sup>27</sup>

Die an sich treffliche Organisation, bei der das Reichsarchiv besonders die Biegsamkeit und Ausdehnungsfähigkeit hervorhebt, litt während des ganzen Krieges stark unter der verschiedenartigen Besetzung der einzelnen Stellen mit rein militärischem Personal und mit Beamten, besonders da, wo militärisches und ziviles Personal zu engster Zusammenarbeit genötigt war. Näheres hierüber ist im fünften Abschnitt, »Personalwesen«, dargestellt. Vgl. S. 154 ff.

#### c) DIE MILITÄRGENERALDIREKTIONEN

Da der Stab des Feldeisenbahnchefs, namentlich nach der eisenbahnfachlichen Seite hin, bis zum Kriegsende verhältnismäßig klein gehalten wurde, ergab sich nach der Besetzung der Strecken in den drei verschiedenen besetzten Gebieten des Westens, Ostens und Südostens zur weiteren Ausgestaltung des Militärbetriebs die Notwendigkeit der Bildung von Zwischenbehörden zwischen dem Feldeisenbahnchef und den Militäreisenbahndirektionen. Dies war um so nötiger, als in den besetzten Gebieten Generalgouvernements geschaffen wurden, denen die gesamte Gesetzgebung, Rechtsprechung und Verwaltung der besetzten Gebiete, ausschließlich der Etappengebiete, zustand, zu deren Geschäftsbereich jedoch das Eisenbahnwesen, abgesehen von den Kleinbahnen, nicht gehörte. Die Entwicklung zur Militärgeneraldirektion ging über die Vorstufe des Eisenbahnverwaltungsrats, der die einheitliche Behandlung aller Angelegenheiten der Verwaltung, der Finanzwirtschaft, des Verkehrs, des Beschaffungswesens, der Verkehrs- und Betriebsstatistik im Militärbetriebe des betreffenden Kriegsschauplatzes sicherzustellen hatte. Durch Zuteilung auch militärischer Aufgaben entstand dann aus dem Verwaltungsrat die Militärgeneraldirektion, die für den westlichen Kriegsschauplatz im Jahre 1915

<sup>27</sup> Über die vorstehende Angabe vgl. die Statistik, S. 270 ff.



in Brüssel, für den Osten im Jahre 1916 in Warschau und für den Südosten im Jahre 1917 in Bukarest eingerichtet wurde.

Die Militärgeneraldirektionen gehören zum Stab des Feldeisenbahnwesens und sind diesem unterstellt. Die Entlastung des eigentlichen Stabes des Feldeisenbahnchefs, namentlich nach der eisenbahnfachlichen Seite hin, ist eine ihrer wesentlichsten Aufgaben.

Die Militärgeneraldirektion besteht aus einem militärischen Präsidenten im Range eines Generalmajors, einem Zivilverwaltungschef in der Stellung eines oberen Militärbeamten und acht Abteilungen. Von diesen waren militärisch besetzt: die Transportabteilung (I), die Bauabteilung (IV) und die Intendantur (VIII), während als Zivilabteilungen, unter dem Verwaltungschef zusammengefaßt, die Personalabteilung (II), die Finanzabteilung (III), die Verkehrsabteilung (V), die maschinentechnische Abteilung (VI) und die Betriebsabteilung (VII) bestanden.

Die Militärgeneraldirektionen sind keine betrieblühenden Stellen, weder im eisenbahnfachlichen noch im militärischen Sinn, vielmehr bleibt die Betriebsführung und das gesamte Militärtransportwesen bei den Militäreisenbahndirektionen. Auf den ihnen zugewiesenen Gebieten haben sie Anordnungsbefugnisse gegenüber den Eisenbahndirektionen (in Betriebsfragen können sie Anregungen geben), während an dem unmittelbaren Unterstellungsverhältnis der letzteren unter den Feldeisenbahnchef sich durch die neue Organisation nichts änderte. Die Bedeutung der Militärgeneraldirektionen auf militärischem Gebiet war daher nicht groß, zumal für jeden Kriegsschauplatz eine besondere Eisenbahntransportabteilung (Etra)<sup>28</sup> die militärischen Transportfragen behandelte. Dagegen haben die Militärgeneraldirektion durch die Aufstellung von Richtlinien und Vorschriften auf den verschiedensten Gebieten erst die einheitliche Gestaltung des Militärbetriebs ermöglicht. Im Laufe des Krieges wurden von ihnen meist in Anlehnung an die Betriebe der Heimatverwaltungen einheitliche, auf den Militärbetrieb zugeschnittene Bestimmungen auf dem Gebiete des Verkehrs, der Finanzen, des Personalwesens, der Stoffwirtschaft usw. erlassen. Dabei waren nicht nur die Notwendigkeiten des eigenen Betriebs, sondern auch die Bedürfnisse der besetzten Gebiete selbst, soweit es die

<sup>28</sup> Vgl. S. 72 f.



Kriegführung gestattete, zu berücksichtigen. Besonders auf dem Gebiete des Verkehrs und der Tarife waren hier wichtige Fragen zu lösen, wobei auch enge Verbindung mit den Militärgouvernements gehalten werden mußte. Die Militärgeneraldirektionen hatten somit auf dem Gebiete des Eisenbahnverkehrs die in dem Haager Landkriegsabkommen vom Jahre 1907 dem Okkupanten gegenüber dem besetzten Gebiet zustehenden Rechte, aber auch die bestehenden Verpflichtungen wahrzunehmen, wonach das öffentliche Leben nach Möglichkeit wiederherzustellen und aufrechtzuerhalten war. Wie weitgehend die Militäreisenbahnbehörden die Wirtschaft der besetzten Gebiete durch Maßnahmen verkehrlicher und tarifarischer Natur unterstützt haben, ist an verschiedenen Stellen des Buches bei den entsprechenden Sachdarstellungen ausgeführt.

Die auf den einzelnen Gebieten erlassenen Vorschriften weichen für die einzelnen Generaldirektionen insoweit voneinander ab, als die besonderen Interessen der einzelnen Kriegsschauplätze es nötig machten. Im übrigen wurden aber trotz der getrennten Arbeit der drei Stellen einheitliche Grundsätze für den Gesamtbereich der besetzten Eisenbahnen erzielt.

An die Militärgeneraldirektion in Brüssel war eine Militärkanaldirektion angegliedert, an die später auch die Schiffahrtsbetriebe des Generalgouvernements abgegeben wurden. Ihre Bedeutung wuchs mit der Länge des Krieges und den zunehmenden Eisenbahnschwierigkeiten. Unter ihr standen vier Kanalbetriebsämter mit Hafenämtern und örtlichen Meldestellen.

#### d) SONSTIGE FELDEISENBAHNSTELLEN

Zu diesen eigentlichen Eisenbahnformationen der besetzten Gebiete traten noch eine Anzahl weiterer militärischer Stellen des Feldeisenbahnchefs, die besonders auch die Verbindung zu anderen Behörden aufrechtzuerhalten bestimmt waren. Für die gesamte Transportleistung der drei Kriegsschauplätze wurden die Eisenbahntransportabteilungen West, Ost und Südost (Etra) eingesetzt, die ohne Angliederung an die Militärgeneraldirektionen selbständig unter dem Feldeisenbahnchef die gesamten Transportfragen ihrer Gebiete regelten. Sie schalteten praktisch die Militärgeneraldirektionen von allen wichtigen rein militärischen Fragen aus. Bei den meisten Heeresgruppen sowie in Wien, Sofia

und Konstantinopel befanden sich ferner besondere bevollmächtigte Generalstabsoffiziere des Feldeisenbahnchefs (BVG) — 1918 waren es 14 — bei den Armeeoberkommandos und den Etappeninspektionen besonders beauftragte Offiziere (BBA) — 1918 waren es 24. In Kiew wurde 1918 eine besondere Eisenbahnzentralstelle eingerichtet. Endlich wurde 1917 eine kriegswirtschaftliche Abteilung des Feldeisenbahnchefs in Berlin gebildet (Kriweis), der die Vertretung der kriegswirtschaftlichen Transportinteressen beim Kriegsamt und den Eisenbahnverwaltungen oblag. Daneben war der Feldeisenbahnchef durch einen besonderen Kommissar (Kommeis) in der beim preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten gebildeten Kriegsbetriebsleitung<sup>29</sup> vertreten. Zur Beseitigung der verschiedenen in Berlin nebeneinander arbeitenden Feldeisenbahnbehörden wurde die Eisenbahnabteilung des Stellvertretenden Generalstabs mit der Abteilung für kriegswirtschaftliche Transporte vereinigt; der Chef der neuen Stelle wurde gleichzeitig Kommissar des Feldeisenbahnchefs in der Kriegsbetriebsleitung.

Besonders schwierig war die Stellung der genannten Generalstabsoffiziere in Wien, Sofia und Konstantinopel. Sie hatten militärische und wirtschaftliche Transportfragen zu behandeln und die oft übertriebenen Forderungen der Kommandostellen der Leistungsfähigkeit der Verkehrsmittel anzupassen. Der Generalstabsoffizier in Wien hatte, abgesehen von der transportlichen Regelung der deutschen Offensive gegen Italien im Herbst 1917, in der Hauptsache wirtschaftliche Transportfragen zu behandeln, worunter die Regelung der Getreideabfuhr und Petroleumabfuhr aus Rumänien nach Deutschland, des Durchgangsverkehrs von Deutschland und dem Balkan nach der Türkei besonders wichtig waren. In Sofia hatte der Bevollmächtigte des Feldeisenbahnchefs die Einsetzung deutschen Personals und Materials mit den bulgarischen Stellen zu vereinbaren sowie den Durchgangsverkehr zur Türkei zu organisieren, während in Konstantinopel die Anpassung der türkischen, von Deutschland durch Truppen und Material unterstützten Heerespläne an die Transportmöglichkeiten ebensowenig gelingen konnte wie die Beförderung der Rohstoffe von Kleinasien nach Deutschland. Aber die Aufrechterhaltung des türkischen Eisenbahnbetriebs bis zum schließlichen

<sup>29</sup> Vgl. S. 51, 126.

Versagen der Türkei war das Verdienst der deutschen Militäreisenbahnstelle in Konstantinopel.

Eine besondere Stelle des Feldeisenbahnchefs war die Schiffsabteilung, die 1916 in Berlin gegründet wurde, die in erster Linie die Ausnutzung der inländischen Wasserstraßen für militärische und kriegswirtschaftliche Transporte zu fördern hatte.<sup>30</sup>

#### e) DER UMFANG DES MILITÄREISENBAHNBETRIEBS<sup>31</sup>

Zur Zeit der stärksten Ausdehnung des Militäreisenbahnbetriebs, im April 1918, betrug die Gesamtlänge der im deutschen Militärbetrieb befindlichen Bahnen ausschließlich der rein militärischen Zwecken dienenden Frontschmalspur- und Förderbahnen rund 25 576 km. Das bedeutet rund 40 vH der Länge der gesamten deutschen Staats- und Privatbahnen und rund 50 vH der Netzeslänge der französischen Eisenbahnen. Auf den westlichen Kriegsschauplatz entfallen 9175 km, auf den Osten 12 444 km, auf den Südosten 4058 km. Von den Eisenbahnen des westlichen Kriegsschauplatzes gehörten 4493 km zu dem Netz der belgischen, 3201 km zu dem der französischen Bahnen. 1267 km waren verpachtet, nicht in Betrieb oder Neubaulinien, so daß die gesamte Betriebslänge 24 309 km betrug. Hiervon waren 21 025 km Vollspurbahnen, und zwar hatten 3436 km die russische Breitspur, da man auf die Umnagelung bei den erst 1918 besetzten russischen<sup>32</sup> Strecken verzichtete. Zwei- und mehrgleisig waren 8721 km, eingleisig 12 290 km. Das Schmalspurnetz umfaßte 3284 km.

Die starke, durch die Ausdehnung der Kriegsschauplätze hervorgerufene Vermehrung der Feldeisenbahnbehörden von 1914 bis 1918 geht aus der Zusammenstellung auf S. 268 hervor. Manche Stellen sind im Jahre 1914 überhaupt noch nicht vorhanden, bei anderen ist eine große zahlenmäßige Zunahme zu verzeichnen. Dazu gehören insbesondere die Militäreisenbahndirektionen, die Eisenbahnbetriebskompagnien, die mobilen Bahnhofskommandanturen und die Bauformationen.

Über die hauptsächlich mit eisenbahnfachlichen Aufgaben betrauten Militäreisenbahnformationen gibt die Übersicht auf

<sup>30</sup> Vgl. S. 133 f.

<sup>31</sup> Vgl. den statistischen Anhang S. 267 ff.

<sup>32</sup> Vgl. S. 267.



S. 268 Auskunft. Danach waren im April 1918 vorhanden: 3 Militärgeneraldirektionen, 15 Militäreisenbahndirektionen und mobile Linienkommandanturen, 62 meist militärisch gegliederte Abteilungen und 228 Eisenbahnämter. Letztere verteilen sich zu 130 auf Betriebsämter (Betrieb und Bau), zu 49 auf Maschinenämter, zu 9 auf Werkstättenämter, zu 39 auf Verkehrsämter. Nach der Zusammenstellung auf S. 270 wird auf 17 303 km der betriebenen Strecken der Dienst von Zivilämtern, auf 7008 km der betriebenen Strecken von Militäreisenbahnämtern wahrgenommen, 71 vH der gesamten Strecken der besetzten Bahnen wird also tatsächlich, wenn auch in militärischem Gewande, völlig von heimatlichem Personal unter fachlicher Leitung von deutschen Eisenbahnbeamten und nach heimatlichen, der Kriegsnotwendigkeit der besetzten Gebiete angepaßten Grundsätzen betrieben.

Das gleiche Bild ergibt sich aus der Übersicht auf S. 270 f., die den Personalbestand der in den Militärgeneraldirektionen zusammengesetzten Formationen für den April 1918 enthält. Von dem Gesamtpersonal von 441 000 Köpfen waren 220 000 im Westen, 153 000 im Osten und 63 000 im Südosten tätig. Während man mit 60 vH einheimischem (belgischem, polnischem usw.) Personal und Kriegsgefangenen arbeitete, waren 25 vH militärisches, 15 vH deutsches Zivileisenbahnpersonal, woraus sich die durch den Betrieb in der Front erklärliche Unwirtschaftlichkeit im Verbrauch des militärischen Personals ergibt. Das eigentliche Betriebspersonal war 318 000 Köpfe stark, während der Rest von 123 000 Köpfen auf Bauformationen und sonstige Arbeiten entfiel. Daß infolge der guten Durchbildung der Zivilformationen die Gesamtleistung durchaus befriedigen konnte, ergibt sich daraus, daß auf 1 km Betriebslänge entfielen: im Westen 16,53 Köpfe, im Osten 11,43 Köpfe und im Südosten 10,50 Köpfe. Demgegenüber betrug der Personalverbrauch bei den deutschen Eisenbahnen im Jahre 1913 auf 1 km 12,88 Köpfe, im Jahre 1917 12,00 Köpfe. Die besonderen Leistungen des Westens mit den sich von Jahr zu Jahr steigernden, im April 1918 besonders schweren Kämpfen und Transportleistungen zeigen sich in dem hohen Verbrauch bei den westlichen Formationen.

Der Fuhrpark des Militärbetriebs belief sich im Jahre 1918 auf 8737 Lokomotiven und 182 340 Wagen, davon 13 624 Personen-



wagen, 3781 Gepäckwagen, 90 184 offene Güterwagen und 72 209 gedeckte Güterwagen. Die Heeresverwaltung verfügt außer 220 von ihr beschafften Lokomotiven über die starken Bestände an Beutelokomotiven und Beutewagen. 3675 Lokomotiven, 5735 Personen-, 2437 Gepäckwagen, 18 306 offene Güterwagen und 16 253 bedeckte Güterwagen waren in die Hände der Deutschen gefallen, allerdings, wie an anderer Stelle auszuführen ist,<sup>33</sup> in einem zum großen Teil nicht betriebsfähigen Zustande. Wie sich aus der Zusammenstellung auf S. 271 ergibt, war jedoch der Militäreisenbahnbetrieb in der Hauptsache auf die deutschen Fahrzeuge angewiesen, die entsprechend der Instruktion über die Abgabe von Personal und Material von den deutschen Verwaltungen leihweise zur Verfügung gestellt werden mußten. Der Anteil dieser Leihfahrzeuge am gesamten Fahrzeugpark des Militäreisenbahnbetriebs machte bei den Lokomotiven 55 vH, bei den Personenwagen 58 vH, bei den offenen Güterwagen 77 vH und bei den bedeckten Güterwagen 70 vH aus, ein Beweis für die überaus starke Schröpfung des heimatlichen Fuhrparks durch die große Ausdehnung der besetzten Eisenbahnnetze.

Die Betriebsleistungen der Militäreisenbahnen<sup>34</sup> können sich im Verhältnis zu ihrer Betriebslänge den Leistungen der deutschen Eisenbahnen nicht zur Seite stellen, da die ausgedehnten Netze des östlichen und südöstlichen Kriegsschauplatzes einen verhältnismäßig geringen Verkehr zu bewältigen hatten, nachdem die militärischen Operationen abgeschlossen waren. Die geleisteten Lokomotivkilometer stellen daher mit 278 Millionen nur rund ein Viertel, die Wagenachsenkilometer mit 6263 Millionen nur rund ein Fünftel der im gleichen Zeitraum für die Heimatverwaltungen geltenden Zahlen dar. Die Zahl der Zugkilometer bilden mit 106 Millionen sogar nur 18 vH der heimatlichen Zahlen, was ein Beweis für die gute Betriebsführung ist.

Über die Leistungen des Militärbetriebs im Interesse der besetzten Gebiete liegen nur wenige statistische Angaben vor. Die Einnahmen aus dem öffentlichen Verkehr (der allerdings zum Teil auch im deutschen Interesse lag) betrugen im Jahre 1917 im Bezirk der drei Militärgeneraldirektionen rund 186 Millionen Mark, wovon 67 Millionen Mark auf den Personenverkehr, 119

<sup>33</sup> Vgl. S. 177.

<sup>34</sup> Vgl. S. 273.

Millionen Mark auf den Güterverkehr entfielen. Der Westen war an dem Gesamtverkehr trotz der entwickelten belgischen Wirtschaft nur mit 87 Millionen beteiligt, was sich durch die außerordentlich großen militärischen Aufgaben gerade im Jahre 1917 erklärt, die einem öffentlichen Verkehr einen nur geringen Raum ließen. Der Osten ist entsprechend der ruhigen Kriegslage mit 75 Millionen Mark Einnahmen am öffentlichen Verkehr stark beteiligt. Hier kamen zudem meist längere Strecken in Betracht.

Die Güterwagengestellung zeigt gleichfalls die immerhin erhebliche Berücksichtigung der Wirtschaft der besetzten Gebiete. Von 6,1 Millionen im Jahre 1917 insgesamt gestellten Wagen entfallen 1,7 Millionen, das heißt rund 28 vH, auf den öffentlichen Verkehr. Andererseits zeigt sich die schwierige Betriebslage darin, daß 641 000 Wagen, das heißt 10,5 vH der gesamten angeforderten Wagen nicht gestellt werden konnten.

Über die Einnahmen und Ausgaben des Militäreisenbahnbetriebs liegen zwar statistische Angaben vor. Sie sind aber bedeutungslos, weil auf der Einnahmen- und auf der Ausgabenseite wichtige Beträge fehlen, da nur die Bareinnahmen und Barausgaben verrechnet sind. Infolgedessen sind auf der Einnahmenseite nur der öffentliche Verkehr, nicht auch der Militärverkehr, der ohne Abrechnung befördert wurde, enthalten, während auf der Ausgabenseite die gesamten Besoldungen des militärischen und zivilen Personals, abgesehen von Zulagen, Mobilmachungsgeldern usw. fehlen. Die militärische Bedeutung der Eisenbahnen des besetzten Gebietes stand auch derart im Vordergrund der Aufgaben, daß die finanziellen Ergebnisse ohne Belang waren.

## DRITTER TEIL

### Die militärischen Aufgaben der Eisenbahnen während des Krieges und ihre Durchführung<sup>1</sup>

#### 1. Die Mobilmachung

##### a) DIE VORBEREITUNGEN

Die eigentlichen Transportleistungen der Eisenbahnen aus Anlaß des Krieges begannen nicht erst nach dem Ausspruch der Mobilmachung. Schon nachdem anfangs Juli 1914 das Ultimatum Österreichs an Serbien die nahe Kriegsgefahr ahnen ließ, setzte ein überaus starker Personenverkehr ein. Aus den infolge der guten Witterung dicht besetzten Kurorten und Bädern fluteten die Sommergäste zurück; die im Auslande sich aufhaltenden Deutschen leiteten die Rückreise ein, während umgekehrt die in Deutschland lebenden Ausländer Deutschland verließen. Die erste dieser Verkehrswellen erreichte ihren Höhepunkt am 26. Juli nach dem tatsächlichen Ausbruch des Krieges zwischen Österreich und Serbien, während die zweite Welle ihren höchsten Stand am 1. August nach der Erklärung des Zustandes der drohenden Kriegsgefahr zu verzeichnen hatte. Die Bewältigung dieses nie dagewesenen Verkehrs gelang ohne besondere Schwierigkeiten, wenn auch naturgemäß nicht ohne starke Überfüllung und Verspätungen der Züge. Im preußisch-hessischen Netz mußten beispielsweise am 1. August 235 Doppel- und Sonderzüge fahren. Allein auf den Berliner Bahnhöfen wurden 157 Fernzüge abgefertigt, während in München Hbf. am gleichen Tage 13 Eil- und Schnellzüge doppelt oder dreifach abgelassen werden mußten und 16 Eil- und Schnellzüge doppelt ankamen. Am 31. Juli waren von Basel rund 5000 Personen mit fahrplanmäßigen Zügen abzubefördern.

Große Stockungen und Unzuträglichkeiten waren im Gepäckverkehr zu verzeichnen, trotzdem durch Gepäckbeiwagen und

<sup>1</sup> Für die Bearbeitung sind die auch im zweiten Abschnitt verwendeten, auf S. 37 Anm. 1 angeführten Werke in erster Linie benutzt worden.



Gepäcksonderzüge für die Abbeförderung gesorgt war. Hier machte sich der organisatorische Fehler bemerkbar, wonach die Gepäckträger in einer Verkennung der Bedeutung des Verkehrspersonals für die Kriegführung nicht vom Waffendienst zurückgestellt waren und deshalb mit dem Ausspruche der Mobilmachung meist ihre Dienststellen verließen. Die Gepäckabfertigungen reichten zur Aufnahme des Gepäcks nicht aus, das vielmehr auf den Bahnsteigen, in Vorhallen und besonderen Räumen gestapelt werden mußte und namentlich auf den Knotenpunkten sich zu Bergen häufte. Die Zahl der Gepäckstücke ist in diesen Tagen auf das Dreifache der bisherigen verkehrsstärksten Tage ermittelt worden. Die Zustellung dauerte Tage und Wochen. Während des Monats August 1914 war die Zahl der Fehl- und Überzählmeldungen, die bei der deutschen Ausgleichsstelle eingingen, größer (9000 Stück) als die seitherigen Jahresdurchschnittszahlen (8500).

Der militärische Verkehr setzte am 28. Juli mit der Zurückberufung derjenigen von ihrem Standort abwesenden Truppenteile ein, die für den Grenzschutz oder bestimmte Sonderaufgaben sogleich marschbereit sein mußten; am gleichen Tage wurde auch eine verstärkte Bahnbewachung durch Eisenbahnbedienstete eingerichtet. Am 29. Juli begann die Rückbeförderung der übrigen auf Übungsplätzen und sonstigen Kommandos befindlichen Truppen. Mit dem Ausspruch der drohenden Kriegsgefahr, das heißt am 31. Juli, traten zu dem starken Zivilverkehr der Grenzgebiete größere, vorher festgelegte Truppentransporte für den Grenz-, Bahn- und Küstenschutz, zur Zurückführung der ostpreußischen Gestüte und Remontendepots nach dem Landesinnern und für den Abtransport der Reitschulkommandos.

Im Zivilgüterverkehr war bereits am 31. Juli die Sperre für Privatgut nach Rußland, Frankreich, Belgien und Luxemburg verhängt worden. Mit dem Ausspruch der drohenden Kriegsgefahr wurde auch der öffentliche Güterverkehr in den westlichen und östlichen Grenzgebieten eingestellt. Der Sperre unterlagen im Westen die linksrheinischen Strecken südlich der Bahn Aachen—Köln sowie die Linie Karlsruhe—Basel mit ihren Anschlußstrecken über den Rhein, im Osten die Linien rechts der Weichsel und östlich der Linie Bromberg—Posen—Breslau—Neiße. Privatgüter wurden auf diesen Strecken nicht mehr zur



Beförderung angenommen und Güterzüge von den Zugbildungsstationen nicht mehr abgelassen.

Der Ausspruch der Mobilmachung erklärte sämtliche Eisenbahnen Deutschlands als auf dem Kriegsschauplatz liegend und im Kriegsbetrieb befindlich. Damit wurden, wie auf S. 58 f. ausgeführt, sämtliche Eisenbahnen der militärischen Kommandogewalt untergeordnet. Diese während des Krieges nicht aufgehobene Anordnung berührte zwar nicht den selbständigen Betrieb der heimatlichen Eisenbahnverwaltungen, sicherte aber die einheitliche Verwendung der deutschen Eisenbahnen wie der des besetzten Gebietes für die Kriegführung. Den Eisenbahnen waren die beiden ersten Mobilmachungstage (2. und 3. August) zur Herstellung ihrer eigenen Bereitschaft für die kommenden großen militärischen Transportbewegungen freigegeben; insbesondere blieb der bisherige Friedensfahrplan in Kraft. Die Anforderungen an den Personenverkehr stiegen an diesen beiden Tagen ungeheuer. Nicht nur die Rückkehr der zahllosen außerhalb ihres Heimatortes weilenden Zivilreisenden, sondern auch die Reisen der zahlreichen zu ihren Gestellungsorten reisenden Offiziere und Mannschaften brachten den Eisenbahnen in den ersten Augusttagen einen Millionenverkehr, bei dem auch die zahlreichen Sonderzüge, die zu militärischen Zwecken zu fahren waren (Mobilmachungstransporte) eine bedeutende Rolle spielten. Am ersten und zweiten Mobilmachungstage wurden 700 derartige Transporte abgefertigt. Im Güterverkehr bereiteten sich die Eisenbahnen auf ihre großen kommenden Aufgaben durch die am ersten Mobilmachungstage angeordnete Einstellung des gesamten Zivilgüterverkehrs vor. Sendungen wurden nicht mehr angenommen, Güterzüge nicht mehr abgelassen und unterwegs befindliche aufgelöst. Allein im Bezirk Köln wurden fast 7000 Wagen entladen. Alle militärisch verwendbaren Fahrzeuge wurden mit den vorgehaltenen Ausrüstungsstücken ausgestattet bzw. abgebordet (offene Wagen). In den ersten 14 Mobilmachungstagen wurden insgesamt 225 000 Güterwagen in dieser Weise behandelt. An den beiden ersten Mobilmachungstagen wurde ferner der Lokomotiv-, Personal- und Wagenausgleich, der schon im Frieden vorbereitet war, durchgeführt. Daneben setzten die Arbeiten zur Überführung der Strecken und Bahnhöfe in die eigentliche Kriegsbereitschaft durch Herstellung von Rampen,

Ergänzung der Gleisanlagen und den Bau von Kriegsverpflegungsanstalten ein.

#### b) DIE AUFMARSCHBEWEGUNG

Mit dem Beginn des dritten Mobilmachungstages trat der starre Militärfahrplan in Kraft. Dieser sah meist eine Zugpause von vier Stunden zum Ausgleich von Störungen vor, die aber bei dem glatten Verlauf der Transportbewegung in vielen Fällen durch Einlegung von Sonderzügen für weitere Militärtransporte und für militärisch wichtige Zivilzüge ausgenutzt werden konnte. Auf jeder Strecke wurden 2 bis 4 Fahrpläne für den Zivilverkehr freigelassen (Militärlokalzüge), die dem stark zurückgehenden Zivilverkehr einigermaßen genügten. Auch sie fielen vom 7. August ab auf den Hauptstrecken aus. Gütertransporte wurden nur auf Grund einer besonderen Genehmigung der Linienkommandantur befördert. Die Zivilbedürfnisse traten also gegenüber den militärischen Erfordernissen völlig in den Hintergrund.

Während die Zeit vom 4. bis einschließlich 6. August hauptsächlich den Mobilmachungstransporten vorbehalten war (Zuführung der Mannschaften und Pferde zu den Formierungsorten der Truppenteile), setzte am Abend des 6. August der eigentliche Aufmarsch des Heeres ein, der bis zum 18. August einschließlich dauerte. Er vollzog sich im Westen auf 13 Transportstraßen mit täglich zusammen 660 Aufmarschtransporten, so daß im Durchschnitt jede Transportstraße mit über 50 Zügen belegt war. Von den 660 Aufmarschtransporten gingen 550 über den Rhein. Über die bedeutendsten 16 Rheinbrücken verkehrten in der Zeit vom 2. bis 18. August in westlicher Richtung über 10 000 Züge. Davon hatte allein die Hohenzollernbrücke bei Köln mit einer Zeitfolge von etwa 10 Minuten rund 2150 Mobilmachungs- und Kriegstransporte zu bewältigen. Im Gegensatz zum Westen verlangte der Aufmarsch im Osten von den Eisenbahnen keine besonderen Anforderungen; noch geringer waren die Aufgaben der Eisenbahnen zur Versammlung der Nordarmee, die in Schleswig-Holstein aufmarschierte.

Der gesamte Aufmarsch verlief, abgesehen von einigen geringfügigen örtlichen Störungen, glatt. Daß neben der starken Bewegung auch noch die Bildung von Wagenreserven für sieben Armeekorps in der Zeit vom 7. bis 21. August bereitzustellen

war, sei nur nebenbei erwähnt. Folgende Zahlen geben ein Bild über die Bedeutung der gesamten geschlossenen Heerestransporte in den ersten Kriegswochen:

	Zahl der Transporte	Zahl der Mannschaften	Zahl der Pferde
Mobilmachungstransporte..	20 800	2 070 000	118 000
Kriegstransporte..... (Aufmarsch)	11 100	3 120 000	860 000
Kriegstransporte 1870..... (Aufmarsch)	1 300	548 000	157 300

Die Aufgaben der Eisenbahnen in den westlichen Grenzgebieten wurden durch den Abtransport von Zivilpersonen noch vergrößert. Aus den Festungen und den Grenzgarnisonen Elsaß-Lothringens wurden in den drei ersten Augustwochen rund 23 000 Zivilpersonen, dazu aus den Erzgruben und Hüttenwerken Lothringens und Luxemburgs noch 65 000 italienische Arbeiter abbefördert.

Daß der öffentliche Verkehr während der Mobilmachung völlig zurücktreten mußte, ist bereits gesagt. Aber schon in den ersten Tagen der Mobilmachung wurden die dringendsten Wünsche nach Beförderung lebens- und kriegswichtiger Gütertransporte laut. In der wirtschaftlichen Mobilmachung war eben, abgesehen von geringen Erfolgen, die der Feldeisenbahnchef mit seinen Vorbereitungen erzielt hatte,<sup>2</sup> nichts geschehen. Die Milchversorgung der großen Städte durfte nicht ins Stocken geraten, und bald machte sich auch ein starker Bedarf an Lebensmitteln, besonders von Schlachtvieh, Salz, Kartoffeln, Mehl und Zucker bemerkbar. Ebenso traten in der Versorgung mit Kohle für kriegswirtschaftlich wichtige Gebiete und Städte, namentlich im rheinisch-westfälischen Gebiete, solche Schwierigkeiten auf, daß auf Anordnung des Feldeisenbahnchefs trotz der Belastung der Strecken mit Transportzügen schon am 9. August die Zufuhr von Kohle und Rohstoffen wieder aufgenommen werden mußte.

Am 18. August war die gesamte Aufmarschbewegung im allgemeinen beendet. Am 22. August erging ein Erlaß des Kaisers, der den Linienkommandanturen und den Eisenbahnverwaltungen den Dank aussprach und damit die Hoffnung verband, daß

<sup>2</sup> Vgl. S. 44.



»die Eisenbahnen auch im weiteren Verlaufe des großen Kampfes um des deutschen Volkes Zukunft jederzeit den höchsten Anforderungen der Heeresführung gewachsen sein werden«. Diese Hoffnung haben sie voll und ganz erfüllt. Das teilweise Versagen der Eisenbahnen liegt, wie später noch eingehend darzutun ist, in der Überspannung der Kriegswirtschaft.

## **2. Die Bedeutung des Zweifrontenkrieges und der Besetzung fremden Gebietes für die Eisenbahntransportleistungen**

### **a) DER ZWEIFRONTENKRIEG**

Die deutschen Eisenbahnen waren auf den Zweifrontenkrieg vorbereitet. Man hatte aber erwartet, nach einer verhältnismäßig schnellen Beendigung des Krieges im Westen den Gegner im Osten zu einer baldigen Kapitulation zu bringen. Die Schlacht an der Marne machte diesen Plänen ein Ende. Als im November 1914 der Stellungskrieg begann, mußte der Eisenbahnbetrieb für Jahre auf ein um das deutsche Netz erheblich erweitertes Gebiet (am 1. April 1918: rund 25 000 km) ausgedehnt werden. Das bedeutete nicht nur eine starke Entziehung des deutschen Eisenbahnpersonals und Materials, sondern durch die weite räumliche Entfernung der Kriegsschauplätze voneinander eine Verlängerung der Transporte von nicht geahntem Ausmaß.<sup>3</sup> Allerdings hatte der Zweifrontenkrieg für die vorbereitete Aufmarschbewegung keine Schwierigkeiten gebracht. Er war sogar insofern gegenüber dem Aufmarsch der feindlichen Westmächte (Frankreichs und Belgiens) begünstigt, als er, abgesehen von den vorübergehend vom Feind besetzten Teilen von Ostpreußen und Elsaß-Lothringen, keine Störungen durch einen feindlichen Einbruch und die dadurch bedingte rückläufige Bewegung erlitt, wie dies in starkem Maße in Frankreich und Belgien der Fall war.

### **b) DIE HEMMNISSE BEI DEM BETRIEB DER BESETZTEN BAHNEN**

Um so größere, dem Feinde während des ganzen Krieges erspart gebliebene Schwierigkeiten ergaben sich aber für die militärischen Eisenbahntransporte daraus, daß sich sowohl der Vormarsch wie die einzelnen Operationen auf fremden Bahnnetzen vollzogen. Nachhaltige Zerstörungen der Bahnen, organisatorische

<sup>3</sup> Vgl. die Zahlen S. 105.



rische Mängel und der den starken militärischen Anforderungen nicht gewachsene Allgemeinzustand der fremden Netze waren die hauptsächlichsten Hemmungen.

Schon bei dem ersten Vormarsch im Westen zeigten sich im Netz der belgischen Staatsbahn erhebliche Zerstörungen von Tunnels und Brücken; an der nötigen Zeit für nachhaltige Zerstörungen hatte es jedoch gefehlt. So konnten zum Beispiel auf der Bahn nach Lüttich—Brüssel—Mons—Cambrai die Zerstörungen so schnell beseitigt werden, daß schon am 16. August Lüttich, am 25. August Löwen, am 27. August Brüssel, am 29. August Mons und am 31. August Cambrai von den Militäreisenbahntrouppen besetzt wurde. Stärker und nachhaltiger waren dagegen die Zerstörungen bei und südlich Namur; namentlich auf französischem Boden waren fast alle größeren Brücken und zahlreiche Tunnels vollständig zerstört; allein auf der Strecke Diedenhofen—Charleville waren fünf über 100 m lange Brücken über die Maas und der große Tunnel, auf der Strecke Aulnoye—Hirson eine 175 m lange und 22 m hohe Brücke zerstört worden. Beim weiteren Vormarsch nahm außer der systematischen Zerstörung der Kunstbauten auch die Zerstörung der Strecken und Betriebseinrichtungen, namentlich der Wasserstationen und Stellwerkseinrichtungen zu. Die Wiederherstellungsarbeiten lagen, nachdem in den ersten Tagen der Mobilmachung die Eisenbahndirektion Köln die Freimachung der Strecke Aachen—Lüttich vorgenommen hatte, in den Händen der auf S. 67 erwähnten Eisenbahnbaukompagnien. Sie leisteten in der Fahrbarmachung der zerstörten Tunnels und in der Herstellung behelfsmäßiger, im Frieden vorbereiteter Brücken Mustergültiges. Die großen Maasbrücken und die zahlreichen in Frankreich sonst zerstörten Kunstbauten wurden dagegen von bewährten deutschen privaten Brückenbau- und Eisenbahnbauunternehmen wiederhergestellt; sie entzogen allerdings damit, was kriegswirtschaftlich von großer Bedeutung war, dem durch die Blockade an sich geschwächten deutschen Inland und der eigentlichen Kriegführung wertvolles Personal und Material.<sup>4</sup>

<sup>4</sup> Sehr gute Darstellungen der gewaltigen Aufbauarbeit sind in den trefflichen Werken von Kretzschmann, »Die Wiederherstellung der Eisenbahnen auf dem westlichen (und östlichen) Kriegsschauplatz«, sowie von Baur, »Deutsche Eisenbahner im Weltkrieg 1914/1918«, enthalten. Vgl. Schrifttum.

Im Osten lagen die Verhältnisse zum Teil noch ungünstiger. Erforderte schon die Wiederherstellung der beim Aufmarsch der Russen teilweise zerstörten ostpreußischen Bahnen eine erhebliche Arbeit, so wuchsen die Schwierigkeiten besonders stark bei der Besetzung russischen Gebiets. Hier machte man zunächst auf Drängen der Obersten Heeresleitung den Fehler, starke Kräfte für den Ausbau von Feldbahnen einzusetzen, die weder betrieblich leistungsfähig noch nach ihrer technischen Konstruktion für stärkere Transporte geeignet waren. Man erkannte aber bald, daß die Wiederherstellung der zahlreichen zerstörten Kunstbauten und Linien sowie die erforderliche Umnagelung der breiten russischen in die Normalspur das einzige und richtige Mittel war, um die Heranführung von Truppen und Nachschub an die Fronten sicherzustellen. Die Wiederherstellung der zerstörten Brücken machte in Rußland wegen der Breite und wegen des starken Eisgangs besondere Schwierigkeiten. So mußten die 530 m lange Brücke bei Warschau, die Narewbrücken bei Nowo-Georgiewsk und Lapy und die Bugbrücken bei Brest-Litowsk, Fronolow und Malkin, die Niemenbrücken bei Kowno, Olita und Grodno in möglichst kurzem Zeitraum wiederhergestellt werden.

Zu den Schwierigkeiten infolge Zerstörung von Kunstbauten und Strecken kamen widrige Umstände organisatorischer Natur. Die für den Betrieb der Linien angesetzten militärischen Betriebsformationen (Betriebsabteilungen und Betriebskompagnien) waren, wie schon auf S. 67 ausgeführt, nicht nach rein fachlichen Gesichtspunkten zusammengesetzt. Die Übernahme völlig fremder Betriebseinrichtungen der weitläufigen Bahnhöfe mußte bei diesem Personal zu Fehlern führen. Erst die Einsetzung der Zivil-Betriebskolonnen besserte die Verhältnisse, wenngleich gerade in den besonders wichtigen Spitzenstrecken die militärischen Formationen den Betrieb behielten.

Noch nachteiliger wirkte der Versuch der Truppen und der Etappenformationen, in den Eisenbahnbetrieb einzugreifen und zur Entlastung der militärischen Kolonnen Überlastungen der dicht belegten Strecken herbeizuführen. In dem Werk des Reichsarchivs sind zahlreiche Beispiele dafür enthalten, wie sehr durch derartige Eingriffe oft die wichtigsten Transportbewegungen der ersten Monate, namentlich die Verschiebung der einzelnen Armeekorps vom linken zum rechten westlichen Flügel

und die rechtzeitige und zweckmäßige Heranführung des Nachschubs gefährdet worden ist. Nur durch scharfe Betonung der eigenen Verantwortung konnte der Feldeisenbahnchef dieser Eingriffe Herr werden, und auch gegenüber der Drohung der Armee, den Vormarsch einzustellen, wenn nicht eine bestimmte Bahn baldigst in Betrieb genommen werde,<sup>5</sup> mußte sich der Feldeisenbahnchef auf den Hinweis beschränken, daß »der Eisenbahnbetrieb den Armeen so schnell als möglich folgen werde«.

Neben diesen organisatorischen Mängeln zeigte sich der Zustand der Strecken des besetzten Gebietes, die für einen derartigen Massenbetrieb nicht eingerichtet waren, als ein starkes Hemmnis. Insbesondere waren die Kreuzungen und Überholungsgleise der belgischen und französischen Stationen für die Aufnahme ganzer Militärzüge vielfach zu kurz; die belgische Kohle erwies sich zunächst für die deutschen Lokomotiven als nicht geeignet. Das Personal mußte sich erst mit dem in Belgien und Frankreich üblichen Linksfahren und den ganz anders gearteten Signalen vertraut machen. Die Stellwerkseinrichtungen waren zunächst nicht benutzbar, die Telegraphen- und Fernsprecheinrichtungen zerstört oder ungenügend, so daß eine Verständigung zwischen benachbarten Stationen vielfach nicht möglich war.

Aus diesen Mängeln ergaben sich Verzögerungen aller Art; die Sicherheit des Betriebes war nicht gewährleistet, was zum Teil schwere Unfälle und damit weitere Verzögerungen zur Folge hatte. Dazu kam das anfangs unvermeidliche Fehlen eines Fahrplans. Zunächst wurde der Zugverkehr ohne jeden Fahrplan durchgeführt. Erst allmählich wurde ein zwischen 20 und

<sup>5</sup> Vgl. Reichsarchiv S. 91. Groener sagt darüber (Preuß. Jahrbücher S. 283): »Die Erfahrungen der ersten Transportbewegungen bewogen den Chef des Feldeisenbahnwesens, bei allen seinen Anordnungen auch den obersten Kommandobehörden gegenüber eine scharfe Sprache zu führen. Seine Telegramme gewannen dadurch eine gewisse Berühmtheit im Heere. Es gelang verhältnismäßig schnell, die im Heere herrschenden, oft recht naiven Auffassungen über die Eisenbahnen zu beseitigen. Der eine wollte in den Eisenbahnwagen wohnen oder sich in den Bahnhofsgebäuden einnisten, der andere die Wagen als Magazin verwenden, der dritte glaubte, die Eisenbahn benutzen zu können, wie es ihm gerade beliebte, der vierte strebte darnach, eine Strecke für sich allein zu haben oder einige Privatlokomotiven zu besitzen, viele brachten höchst unvorschriftsmäßigen Troß zur Verladung, und so ging es in bunter Reihe weiter.«



30 km Grundgeschwindigkeit in der Stunde schwankender Fahrplan aufgestellt, der aber lange Zeit nur auf dem Papier vorhanden war, da seine Einhaltung durch die geschilderten Umstände nicht möglich war. Die Folge waren unwirtschaftliche Betriebsführung und vor allem eine Überanstrengung des Personals und Materials.

Ähnlich lagen die Verhältnisse im Osten und Südosten. Überall aber besserten sich die Verhältnisse bei der Besetzung neuer Strecken mit der Erfahrung, die das Personal inzwischen gesammelt hatte und der allmählichen Beseitigung der Mängel.

Die vorstehende Darstellung zeigt, daß, während die eigentliche Mobilmachung des Heeres ohne jede Stockung und mit einer mustergültigen Ordnung vor sich ging, der Verwendung der besetzten Eisenbahnen für den Vormarsch der Truppen und für den Nachschub gewaltige Schwierigkeiten entgegenstanden.

Diese Schwierigkeiten wirkten auf die heimatlichen Linien zurück und führten dort gleichfalls zu Stockungen des Betriebs, die aber bis zum Jahre 1916 noch ohne größere Anstrengungen überwunden werden konnten.

### **3. Der Militärverkehr von der Beendigung des Aufmarsches bis zur Demobilmachung. Operative, taktische und sonstige Aufgaben**

Wenn auch nach Durchführung der Mobilmachung auf den deutschen Heimatbahnen der Friedensfahrplan wieder in Kraft trat, so war doch während des ganzen Krieges naturgemäß die erste und hauptsächlichste Aufgabe der Heimatbahnen wie der des besetzten Gebietes die Sicherstellung der Kampfhandlungen und die Versorgung des Heeres. Eine Schilderung der Leistungen der deutschen Eisenbahnen im Weltkrieg kann auch an diesen Aufgaben nicht vorbeigehen.\* Die Eisenbahnen bildeten, wie das Reichsarchiv mit Recht sagt, die innere Klammer in dem operativen Zusammenhalt der Mittelmächte, und Heimat und Kampffront haben sich während des Krieges in den Eisenbahnen aufs innigste durchdrungen.

\* Die Darstellung beschränkt sich aber naturgemäß auf die Leistungen der Eisenbahnen, ohne auf die Operationen des Krieges selbst einzugehen. Das ist Sache der Kriegsgeschichte, deren Ergebnis bereits in einer großen Zahl von Werken vorliegt.



Die Eisenbahnen hatten für die Truppenführung eine operative und strategische Bedeutung.<sup>7</sup> Sie ermöglichten überhaupt erst die Bewegung der Massenheere von einem Kriegsschauplatz zum anderen und den einzelnen Flügeln der verschiedenen Fronten. Für die Frage, ob die einzelnen militärischen Operationen möglich waren und voraussichtlich zum Erfolge führen würden, war deshalb die Leistungsfähigkeit des Eisenbahnnetzes von der größten Bedeutung. Groener drückt dies sehr plastisch und drastisch so aus, daß »der Tropfen vom Salböl Samuels, ohne den kein Feldherr bestehen kann, im Zeitalter der Eisenbahn auch einen Hauch vom Schmieröl der Lokomotive enthalten müsse, oder daß ein wirkliches Feldherrngenie von den Eisenbahnen den richtigen Gebrauch machen müsse«.<sup>8</sup>

Die militärischen Aufgaben der Eisenbahnen teilten sich in die eigentlichen Truppentransporte und in die zur Versorgung des Heeres notwendigen Beförderungen. Bei den Truppentransporten nahmen die großen Heeresbewegungen auf den Eisenbahnen den größten Raum ein, dazu gesellten sich die Beförderung der Ersatztransporte, die Abbeförderung der Verwundeten und Kranken und der mit der Länge des Krieges immer mehr anschwellende Urlauberverkehr. Die Versorgung des Heeres beschränkte sich nicht auf die Heranführung von Munition und Verpflegung, sondern umfaßte Materialtransporte aller Art, wie sie der moderne Stellungskrieg erforderte. Zu behandeln ist auch die Beförderung der Post.

#### a) DIE EIGENTLICHEN MILITARTRANSPORTE

Im Westen begannen die Truppentransporte im Anschluß an den Aufmarsch mit der Verstärkung des linken Heeresflügels in Elsaß-Lothringen durch 6 Ersatzdivisionen und eines Korps aus Schleswig-Holstein in Richtung Antwerpen. Diesen Bewegungen folgten vom 7. September bis 10. November zur Vermeidung einer Überrumpelung des rechten deutschen Flügels des West-

<sup>7</sup> Die folgende Darstellung schließt sich an die wertvollen Ausführungen des Reichsarchivs und des Obersten v. Velsen bei Schwarte an.

<sup>8</sup> Groener weist in seiner Besprechung der Veröffentlichung des Reichsarchivs darauf hin, daß dies nicht immer geschehen sei und führt verschiedene Mißerfolge des Krieges auf das Fehlen dieser Voraussetzungen bei den für die Operationen verantwortlichen Führern zurück. Vgl. auch Schwarte, I, S. 240.

heeres über 1200 Truppenzüge, der Transport von 15 Infanterie- und 4 Kavalleriedivisionen aus Elsaß-Lothringen nach dem rechten Heeresflügel, die wegen der Zerstörung der Brücken auf den französischen und belgischen Bahnen, insbesondere der Maasbrücke bei Namur nur nach und nach eingesetzt werden konnten. Es wurde bei diesen Bewegungen aus den Eisenbahnen alles irgendwie mögliche herausgeholt, und es ist in der Hauptsache der energischen und rücksichtslosen Eisenbahnleitung zu verdanken, daß die Gefahr für den rechten deutschen Flügel beseitigt werden konnte. Es schloß sich die Beförderung der neugebildeten 4. Armee zur Linie Gent—Ath vom 14. bis 19. Oktober 1914 an, eine Bewegung, die auch auf den besetzten Bahnen mit großer Pünktlichkeit durchgeführt werden konnte.

Im Osten war die Beanspruchung der Eisenbahnen für strategische und operative Zwecke zunächst nicht so bedeutend wie im Westen. Immerhin hatten schon an dem Erfolg der Schlacht bei Tannenberg die Eisenbahnen einen starken Anteil. Auch die Verschiebung von zwei Armeekorps und einer Kavalleriedivision vom Westen zum Osten stellte an die Eisenbahnverwaltungen, da Einladungen und Ausladungen in der Heimat stattfanden, keine besonderen Anforderungen. Bald jedoch sollten die Eisenbahnen auf dem östlichen Kriegsschauplatz eine wichtige operative Bedeutung erlangen. Als Mitte September 1914 die Österreicher nach unglücklichen Kämpfen in vollem Rückzug auf den San begriffen waren, mußten die 800 km nördlich von den Bundesgenossen stehenden deutschen Truppen, die zur 9. Armee zusammengefaßt waren, mit der Eisenbahn zur Entlastung des bedrohten Nordflügels herangefahren werden. 750 Truppenzüge mit dem zugehörigen Nachschub wurden in kaum 14 Tagen an die bedrohte Stelle herangeführt und trafen rechtzeitig zur Entlastungsoffensive ein. Nachdem die 9. Armee vor den starken russischen Kräften zum Zurückgehen gezwungen war, folgte eine neue glänzende Eisenbahnoperation, indem die Armee aus der rückläufigen Bewegung heraus auf die Bahn gesetzt und in die Gegend von Thorn geworfen wurde, um von dort die Russen in der Flanke anzugreifen. 800 Truppentransportzüge wurden in 10 Tagen befördert. Eine weitere Bewegung aus dem Westen und aus Ostpreußen mit etwa 600 Transportzügen wurde in der Zeit vom 23. November bis 7. Dezember an die russische Grenze vor-

geführt und ermöglichte den bis zur Bzura und Rawka durchdringenden Gegenstoß gegen die russische Armee.

Das deutsche Bahnnetz Ostpreußens gestattete auch die Heranführung der neugebildeten 10. Armee vom westlichen Kriegsschauplatz und aus der Heimat zur Winterschlacht in Masuren in der Zeit vom 2. bis 8. Februar 1915 mit einer geschlossenen Transportbewegung von täglich 130 Zügen. Bei der Heranführung der neugebildeten 11. Armee (April—Mai 1915) zur Durchbruchschlacht östlich Krakau wurden die Eisenbahnen zur Vortäuschung einer aus Landsturmtruppen und Ersatztransporten gebildeten geschlossenen Transportbewegung vom Osten zum Westen benutzt; auch die eigentliche West-Ost-Bewegung wurde zur Täuschung des Gegners in Richtung Ostpreußen über Stettin, Berlin und Posen gefahren und, nachdem einige an der Spitze beförderten Landsturmataillone tatsächlich nach Ostpreußen weitergefahren worden waren, über Oberschlesien nach Galizien abgedreht.

Der Feldzug gegen Rumänien gestattete im Jahre 1916 eine erneute Verwendung der Eisenbahnen zu operativen Zwecken. Diesmal war die Leistungsfähigkeit des Bahnnetzes für die gesamte Operation ausschlaggebend, da der von den Heeresleitungen beabsichtigte Angriff von Bulgarien her und vom östlichen Siebenbürgen aus durch die Unzulänglichkeit der Transportstraßen, die höchstens 19 Züge täglich befördern konnten, unmöglich wurde, während zur Ausladung der Truppen in der Linie Karansebes-Koloczvar fünf eingleisige Transportstraßen mit im ganzen 55 Zügen täglich zur Verfügung standen. Nachdem die Bewegung auf diesen Linien angesetzt war, aber erkannt wurde, daß der erwartete schnelle Einmarsch der Rumänen in Siebenbürgen nicht in Frage kam, wurden die Ausladungen nach der siebenbürgischen Südgrenze verlegt und die Massen der Infanterie nordwestlich Hermannstadt zum Angriff bereitgestellt. Diese Ausnutzung der Eisenbahnen führte zu dem Siege von Hermannstadt—Kronstadt. Während der weitere Angriff über die Transylvanischen Alpen infolge des hier den Rumänen zur Verfügung stehenden günstigen Bahnnetzes bald zum Stehen kam, gelang der Angriff über den Szurdukpaß, zu dem die sehr leistungsfähige Bahn von Piski nach dem Kohlengebiet von Petroseny führte.



Als im Oktober 1914 im Westen der Bewegungskrieg zum Stellungskampf erstarrt war, konnte es zunächst scheinen, als ob die taktischen Aufgaben der Eisenbahnen geringer werden würden. Die fortgesetzt nötigen Ablösungen der kämpfenden Truppen, der Austausch abgekämpfter gegen frische Verbände brachte aber bereits hinter der Front einen Verkehr, der dem Friedensverkehr der französischen und belgischen Strecken kaum nachstand. Dazu kam die Heranführung und Bereitstellung von Truppen und Geräten aller Art zu besonderen Kampfhandlungen, die sich im Laufe des Krieges zu den großen Abwehrschlachten und dem Angriff an bestimmten, aber ausgedehnten Teilen der Fronten entwickelten.

Im Vordergrund standen zunächst die Abwehrschlachten. Stellten im Westen schon die großen Abwehrschlachten des Jahres 1915 an die Eisenbahnen starke Anforderungen, so steigerten sich die Leistungen beträchtlich bei der Abwehrschlacht an der Somme des Jahres 1916. Vom 1. bis 8. Juli wurden Truppen in Stärke von 10 Divisionen in 494 Zügen und außerdem schwere und leichte Artillerie in 98 Zügen herangefahren, wobei die auf das Schlachtfeld führende Linie Cambrai—Peronne täglich, außer dem starken Nachschub, 55—60 Truppenzüge zu befördern hatte. Bis zum November 1916 wurden fortgesetzt abgekämpfte Divisionen mit frischen ausgewechselt, eine Eisenbahnleistung, die sich mit großer Pünktlichkeit vollzog. Während die Abwehrschlachten an der Aisne und in der Champagne des Jahres 1917 an die Eisenbahnen wegen der bereits vollzogenen Bereitstellung der Reserven nicht die gleichen Anforderungen stellten, wurde die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen durch die Flandernschlacht auf eine um so schwerere Probe gestellt, und zwar zu einer Zeit, wo, wie später näher auszuführen ist, die schweren Betriebsnöte der Heimat und der Eisenbahnen des besetzten Gebietes sich schon stark bemerkbar machten. In der fünf Monate dauernden Schlacht (vom 15. Juni bis 15. November) wurden im Gebiete der 4. Armee zusammen 6591 Transportzüge oder im täglichen Durchschnitt 44 Züge gefahren. An den besonderen Großkampftagen betrug die Zahl 85 Züge (am 12. und 20. Oktober), 87 Züge (29. September), 90 Züge (1. Oktober) und 91 Züge (7. Oktober). Da durch diese gewaltigen Kampfhandlungen der gesamte westliche Kriegsschauplatz in Anspruch ge-



nommen war, waren allein im Oktober 1917 im Westen 82 Divisionen auf dem Schienenweg unterwegs. Im gleichen Monat bedurfte die 4. Armee täglich 52 Nachschubzüge, darunter 10 Munitionszüge, die bis zu den Spitzenbahnhöfen durchzuführen waren. Täglich kamen im November 1917 1440 Wagen an diesen Bahnhöfen zur Entladung. In der Gesamtzeit vom 15. Juni bis 15. November wurden 242 185 Wagen zu diesen Spitzenbahnhöfen gefahren.

Im Osten waren die Abwehrkämpfe nicht von der gleichen Bedeutung. Immerhin stellten die Brussilow-Offensive des Jahres 1916 und die russische Offensive des Juni 1917 an die Schlagkraft der Eisenbahnen große Anforderungen; die letztere Abwehrschlacht führte durch die planmäßige Arbeit der Eisenbahnen zu einem gelungenen Angriff in Richtung Tarnopol.

Die ungünstige, durch den Zweifrontenkrieg bedingte Lage Deutschlands, ließen Angriffe aus dem Stellungskrieg nur in geringerem Umfange zu. Soweit sie aber erfolgten, war dabei der Anteil der Eisenbahnen sehr groß. Im Osten ist hier insbesondere die Einnahme von Riga zu erwähnen, die durch die Heranführung der Truppen auf einem eingleisigen Eisenbahnnetz mit 460 Truppenzügen in vier Wochen ermöglicht wurde. Im Westen verlangte der mißlungene Angriff auf Verdun im Jahre 1916 eine große Kraftanstrengung für die Eisenbahnen; in den Tagen des 5. und 6. Februar mußten täglich 80 Transportzüge und 40 Nachschubzüge herangebracht werden. Alle bisherigen Anforderungen an die Eisenbahnen wurden jedoch bei weitem in den Schatten gestellt durch die Aufgaben, die im Jahre 1918 zu erfüllen waren. Die Oberste Heeresleitung versuchte im März 1918 und in den folgenden Monaten, allerdings vergeblich, die durch den Einsatz immer stärkerer Unterstützungen der Feinde Deutschlands, insbesondere der Vereinigten Staaten von Amerika, ungünstig gewordene Kriegslage zu ihren Gunsten zu wenden. Zur Vorbereitung des Generalangriffs aus der Linie Arras—La Fère waren in der Zeit von Mitte Februar bis zum 1. März täglich 312 Züge zu befördern. Hiervon entfielen 125 Züge auf den Nachschub aus der Heimat, 69 Züge aus dem besetzten Gebiet, 35 Truppenzüge aus der Heimat, von anderen Kriegsschauplätzen und zu Verschiebungen an der Westfront, 14 Personenzüge aus der Heimat, 30 Züge für den Lokalverkehr im besetzten Gebiet

und 39 Züge für Dienstkohle. Neben dieser gewaltigen Bewegung erfolgte in der Zeit vom 1. bis 20. März noch der eigentliche Truppenaufmarsch, der zusammen mit den vorher genannten Zügen eine tägliche Zugzahl von 431 Zügen erforderte. Allerdings gelang es nur, etwa 80 vH dieser Züge zu fahren. Mehr konnten die Heimat und die Bahnen des besetzten Gebietes mit ihrem Material nicht mehr leisten. Der Nachschub wurde daher zurückgestellt. Auch die weiteren Angriffsversuche des Jahres 1918 stellten an die Eisenbahnen noch sehr hohe Anforderungen.

Starke rückläufige Bewegungen aus dem Stellungskrieg heraus hatten die deutschen Eisenbahnen nur in zwei Fällen durchzumachen, wovon die erste freiwillig war, während die zweite vom Willen des Gegners diktiert wurde. Im Jahre 1917 ging das deutsche Westheer freiwillig in die Siegfriedstellung zurück, wozu eine Verwendung von 37 172 Wagen erforderlich wurde, während für die Versorgung des zurücknehmenden Abschnitts der Front und für den Ausbau der Siegfriedstellung ein Aufwand von 45 177 Wagen, alles in der Zeit von rund 40 Tagen, nötig war. Dabei wickelte sich die gesamte Räumung in völlig geordneten Bahnen ab. Im Gegensatz dazu standen die Eisenbahnbewegungen des Spätsommers 1918, als es galt, aus den nach und nach geräumten Abschnitten wertvolles Gut zurückzuführen. Hier gingen die leistungsfähigsten Bahnhöfe oft plötzlich verloren, und die konzentrierten Fliegerangriffe auf die rückwärts gelegenen Eisenbahnknotenpunkte brachten die Eisenbahn in Verwirrung. Sie hinderten die planmäßige Rückführung des Materials, das zum großen Teil dem Feinde in die Hände fiel.

#### b) DIE ERSATZTRANSPORTE

Für die reibungslose Beförderung des Truppenersatzes war vom Eisenbahnstandpunkt aus die Zusammenfassung der kleineren Transporte zu größeren Sammeltransporten auf einem Sammelbahnhof in der Nähe der Grenze, die Heranführung in geschlossenen Zügen nahe hinter die Front und die Verteilung auf die einzelnen Formationen notwendig. Die Ersatzsammelzüge verkehrten meist nur an bestimmten Tagen, im Osten und Südosten konnte überhaupt auf derartige Züge verzichtet werden, da die Zahl der beförderten Mannschaften nicht zur Inanspruchnahme eines ganzen Zuges führte. Der Umfang der

Ersatztransporte war natürlich sehr schwankend. v. Velsen gibt für den Monat Juli 1916 folgende Zusammenstellung:

	Offiziere und Mannschaften	Pferde
Westen.....	219 233	7 127
Osten .....	92 769	5 341
Südosten .....	2 271	4
Insgesamt	314 273	12 472

Damit wurde in einem einzigen Monat des Weltkrieges an Ersatztransporten fast die gesamte Mannschaftsstärke der preussischen Armee beim Aufmarsch 1870/71 erreicht.

Die Anforderungen wurden durch die große Regelmäßigkeit der Transporte und die gute Organisation leicht überwunden. Schwierigkeiten entstanden nur, wenn die Transporte die Personenzüge der Heimat überschwemmten, was im späteren Verlauf des Krieges oft geschah.

#### c) DIE VERSORGUNG DES HEERES (NACHSCHUB)

Die Versorgung des Heeres mit den Bedürfnissen aller Art war im Kriege eine der wichtigsten Aufgaben der Eisenbahnen. Der Bedarf der Millionenheere war nicht nur gegenüber den früheren Kriegen ins Ungemessene gewachsen, er zeichnete sich auch infolge der technischen Errungenschaften, die alle, soweit sie irgendwie geeignet erschienen, in den Dienst der Kriegführung gestellt wurden, durch eine überaus große Mannigfaltigkeit aus. Die rechtzeitige Erzeugung und Heranbringung dieses gewaltigen Heeresbedarfs war für den Krieg nicht zuletzt entscheidend. Das zeigte sich besonders 1918, wo der Mangel an Flugzeugen und Tanks weit mehr als die zahlenmäßige starke Überlegenheit des Gegners den Rückzug der deutschen Westheere erzwang. Und die Unmöglichkeit, im Osten den Nachschub an die sich immer weiter von den Eisenbahnlinien entfernenden kämpfenden Truppen heranzuführen, war der Grund dafür, daß die Vorwärtsbewegung der Heere bei verschiedenen gut angelegten und durchgeführten Offensiven nach einiger Zeit ins Stocken kam. Da zudem der Nachschub aus der Heimat ohne Rücksicht auf die betrieblichen Schwierigkeiten der Eisenbahnen, namentlich des besetzten Gebiets, häufig infolge der



übrigens übertriebenen Anforderungen der Truppen in Bewegung gesetzt wurde, entstanden auf den Entladebahnhöfen starke Verstopfungen, die sich bis ins Innere Deutschlands fortsetzten und zu ihrem Teil zu den Betriebsunregelmäßigkeiten der späteren Kriegsjahre beigetragen haben.

Für die Januarwoche 1916 berechnet v. Velsen den Nachschub des Gesamtheeres auf rund 215 Züge täglich, wovon auf den Westen 159 Züge, auf den Osten rund 47 Züge und den Südosten 9 Züge entfallen. Unter den gefahrenen Mengen nimmt die Verpflegung die erste Stelle ein; die Munitionszuführung steht im allgemeinen dahinter zurück. Während aber die Verpflegungszufuhr im allgemeinen ziemlich gleichmäßig ist, wechselt die Munitionszuführung stark nach den Kampfhandlungen auf den einzelnen Schauplätzen. So sind zum Beispiel in dem erwähnten Monat Januar der Vierten Armee 6 Verpflegungszüge und 1 Munitionszug, der Fünften Armee dagegen 11 Verpflegungszüge und 12 Munitionszüge zugeführt worden. Wie stark erst die Zufuhr von Munition zur Vorbereitung der Angriffshandlungen großen Stils sein mußten, ergibt sich daraus, daß zur Vorbereitung der großen März-Offensive des Jahres 1918 während eines Monats (20. Februar bis 20. März) insgesamt 515, also täglich über 18 Eisenbahnzüge mit Munition oder 35 Munitionszüge<sup>9</sup> gefahren werden mußten.

Welche Mengen der Nachschub zu den Kampfhandlungen größten Stils erforderte, zeigt überhaupt die Vorbereitung dieser großen Offensive in deutlicher Weise. In der Zeit von Mitte Februar bis 1. März war ein Transportprogramm vorgesehen, das eine tägliche Zuführung von 194 Zügen vorsah, von denen 125 Züge aus der Heimat, 69 Züge aus den besetzten Gebieten stammten. Letztere leisteten allein 70 vH des gesamten Materialnachschubs für die Angriffsvorbereitungen, insbesondere den Schotter für die Armeen und den Eisenbahnbau sowie die Kohle. Allein 48 Züge waren täglich zum Transport dieses Materials nötig, so daß ein Viertel des gesamten Nachschubs auf diese Materialien entfielen.

v. Velsen hat den Tagesbedarf einer im Stellungskampf liegenden Division des westlichen Kriegsschauplatzes mit gleichzeitiger

<sup>9</sup> Ein Munitionszug im militärtechnischen Sinne bedeutet einen halben Eisenbahnzug.



Versorgung des Hinterlandes in etwa 20 km Tiefe bei Kampfhandlungen (im Gegensatz zur ruhigen Front) auf 70 Eisenbahnwagen berechnet, wovon entfallen: auf Munitionsnachschub rund 46 vH, auf Verpflegungszüge rund 14 vH, auf Pioniergerät 19 vH und auf Holz, Kohle, Straßenschotter und Material für den Bau von Stellungen rund 21 vH. Drei Fünftel des Nachschubs fallen danach auf Verpflegung und Munition, zwei Fünftel auf Materialien, insbesondere Pioniergerät, Holz, Kohle und Schotter.

Die glatte Durchführung dieser gewaltigen Nachschubtransporte bedurfte einer besonders sorgfältigen militärischen Organisation. Der Nachschub wurde, soweit er nicht, wie bei besonders dringendem Bedarf oder bei besonderen Operationen, sogleich der Truppe zugeführt werden mußte, bestimmten Sammelstationen, die für den westlichen Kriegsschauplatz meist am Rhein, für den östlichen in den Ostprovinzen, für den Südosten in Sachsen und Bayern lagen, zugeführt. Von dort erfolgte die Zuführung zu den Armeen, und zwar zunächst zu den sogenannten Frontverteilungsstellen. Güter, die, ohne in den Sammelstationen entladen zu werden, unmittelbar der Front zugeführt werden sollten, liefen über die örtlich mit den Sammelstationen zusammenfallenden »Weiterleitungsstellen«, von denen sie ohne Aufenthalt zu den Verbrauchsstellen an der Front weitergingen. Daß der Nachschub, insbesondere die Verpflegungsmittel, in der Heimat meist zunächst in Magazinen und Depots gesammelt wurde, führte zu unwirtschaftlichen Wagenläufen, die bei der immer schwieriger werdenden Betriebslage der Eisenbahnen zu sehr ernsten Bedenken Anlaß gaben. Zu einer Änderung der Organisation kam es jedoch im Kriege nicht mehr. Dagegen wurde zur Entlastung der Sammelstationen und Weiterleitungsstellen die Zusammenfassung der für bestimmte Frontteile bestimmten Transporte bereits im Hinterlande angeordnet, eine Maßnahme, die zur Vereinfachung des Betriebes wesentlich beitrug. Gegenüber der anfordernden Truppe waren die Militäreisenbahnbehörden und erst recht die Heimatbehörden zunächst machtlos. Ob der Bedarf wirklich vorhanden war oder ob nicht übergroße Vorsicht und Ängstlichkeit die Anforderung diktieren, ob ferner die eisenbahntechnische Möglichkeit der Vorführung und schnellen Entladung bestand, konnte nur die Eisenbahnbehörde beurteilen. Es entwickelte sich deshalb mit der

Zeit das Verfahren, bei starkem Verkehr die notwendigen Nachschubmengen durch den bei den Armeen befindlichen Beauftragten des Feldeisenbahnchefs (Bba) nach den Bedürfnissen der Front, der Eisenbahnlage und der Lage in den Sammelstationen, meist nach der Dringlichkeit der einzelnen Güter geordnet, bei den heimatlichen Linienkommandanturen abrufen zu lassen.

#### d) DIE POSTBEFÖRDERUNG

In diesem Zusammenhang verdient auch die Beförderung der Post Erwähnung. Sie erfolgte entweder in Bahnpostwagen mit den planmäßigen Personen- oder Schnellzügen, in besonderen Postzügen oder in Postpackwagen mit den Etappenzügen. Für den Paketverkehr waren Sammelpaketämter eingerichtet, von denen aus die Sendungen zu den Paketstellen der Militäreisenbahnverkehrsämter an der Front liefen. In ähnlicher Weise war die Beförderung von der Front zur Heimat hergestellt.

#### e) VERWUNDETEN- UND KRANKENTRANSPORTE

Eine besondere Sorge war für die Eisenbahnen der Rücktransport der Verwundeten und Kranken. Man hatte zunächst nur Lazarettzüge für liegende Kranke eingerichtet, die nach einer im Frieden genau festgelegten Anordnung zusammengesetzt waren. Als mit der Ausdehnung der Kampfhandlungen sich ein immer größerer Bedarf für derartige Züge bemerkbar machte, wurden Hilfslazarettzüge aus den umgewandelten Personen- und Güterwagen eingerichtet. Schließlich wurden die sogenannten Vereinslazarettzüge gebildet, die in freier Liebestätigkeit von bestimmten Staaten und einzelnen Persönlichkeiten gestiftet und ausgerüstet wurden. Neben diesen Lazarettzügen gab es später Leichtkrankenzüge für sitzende Kranke. Die Gesamtzahl der Züge betrug 250. Die Lazarettzüge waren einer bestimmten Armee zugeteilt. Sie wurden bei Bedarf von den heimatlichen Linienkommandanturen angefordert, die auch nach Rückkunft der Züge die Verteilung der Verwundeten und Kranken auf die einzelnen Lazarette vornahmen. Die Leichtkrankenzüge waren den Etappeninspektionen zugeteilt; sie verkehrten zwischen der Front und der Reichsgrenze. Hier wurden sie von dem Sanitätstransportkommissar übernommen und in besonderen Leichtkrankenügen in das Inland überführt.

## f) GEFANGENENTRANSPORTE

Je nach der Lage der Front spielte auch der Abtransport der Gefangenen eine große Rolle. Die Zahl der Gefangenen betrug im Jahre 1918 rund 2½ Millionen, woraus sich die große Arbeitslast der Eisenbahnen auch bei diesen Transporten ergibt. Ähnliche Transporte betrafen die Rückführung der französischen Landeseinwohner bei dem Zurückgehen auf die Siegfriedstellung unter völliger Zerstörung des Vorgeländes und der Abtransport eines Teiles der männlichen belgischen Bevölkerung.<sup>10</sup> Doch handelt es sich hier im Verhältnis zum Gesamttransport nur um geringe Leistungen.

## g) DER MILITÄRURLAUBERVERKEHR

Die lange Dauer des Krieges brachte es mit sich, daß den Offizieren und Mannschaften in dem durch die Kriegslage bedingten Umfange aus wirtschaftlichen und sozialen Gründen die Möglichkeit eines Urlaubs in die Heimat gewährt werden mußte. Wie groß dieser Verkehr war, ergibt sich aus einer Angabe v. Velsens, der die Zahl der Urlauber für Ende 1917 auf täglich 30 000 Mann in jeder Richtung angibt. Während man zunächst versuchte, den Urlauberverkehr durch die gewöhnlichen Züge des öffentlichen Verkehrs, die nach und nach auch in den besetzten Gebieten eingerichtet wurden, zu bewältigen, und soweit dies nicht möglich war, Vor- und Nachzüge zu fahren, mußte man schon im Sommer 1915 zur Einführung besonderer Militärurlauberzüge übergehen, die meist an den Grenzen der Heimat endeten und günstige Anschlüsse an die Züge des öffentlichen Verkehrs der Heimat hatten. Ende 1917 verkehrten im Westen 21, im Osten 16 Militärurlauberschnellzüge täglich. Da die Urlauber jedoch naturgemäß versuchten, in der Heimat auf die schnellfahrenden Züge überzugehen, wurde der Fahrplan der letzteren Züge infolge des Massenandrangs immer mehr in Unordnung gebracht. Strenge Vorschriften, die die Benutzung der D-Züge einschränkten, hatten trotz scharfer Kontrollmaßnahmen keinen Erfolg. Es mußte daher in den späteren Kriegsjahren mehrfach zu dem

<sup>10</sup> Bis Januar 1917 wurden rund 58 000 Belgier zwangsweise nach Deutschland abgeschoben, außerdem bis Januar 1918 rund 115 000 belgische Arbeiter auf Grund von Verträgen nach Deutschland befördert. Vgl. v. Köhler, Die Staatsverwaltung der besetzten Gebiete, 1. Bd. Belgien, S. 166 ff.



Mittel einer Urlaubssperre gegriffen werden. Näheres hierüber ist bei der Darstellung der Betriebsschwierigkeiten auf den heimatischen Eisenbahnen im vierten Abschnitt (S. 128 f.) gesagt.

#### 4. Die Demobilmachung

##### a) PLANMÄSSIGE VORBEREITUNGEN

Trotz der damals noch nicht ungünstigen Kriegslage hatte der Feldeisenbahnchef schon im Jahre 1917 mit den Vorbereitungen für die Durchführung der Demobilmachungstransporte begonnen und die Arbeiten im September 1918 abschließen können. Der plötzlich eintretende unglückliche Ausgang des Krieges und die ungünstigen Bedingungen des Waffenstillstandes vom 11. November 1918, schließlich der gleichzeitig erfolgende politische Umsturz in Deutschland warfen jedoch alle Vorbereitungen über den Haufen. Wenn es trotzdem gelang, bei der Rückführung der Truppen und der Bergung eines Teiles des Materials die Eisenbahnen in starkem Umfange heranzuziehen, so erscheint dies als ein besonderes Ruhmesblatt in der Geschichte der deutschen Eisenbahnen.

Von Oktober 1918 ab wurde, nachdem die deutschen Armeen in die Antwerpen-Maas-Stellung zurückgegangen waren, mit der planmäßigen Durchführung von Räumungszügen aus Frankreich und Belgien begonnen. Auf den Auflösungsbahnhöfen wurden gezählt:<sup>11</sup>

vom 12. Oktober bis 31. Oktober . . . 10 448 Wagen

vom 1. November bis 15. November . 13 063 Wagen

zusammen 23 511 Wagen.

Das bedeutete noch nicht 20 Züge täglich, also eine im Verhältnis zu den im Jahre 1914 durchschnittlich an die Front herangebrachten Transporten geringe Menge. Das Programm hatte 150 Züge täglich vorgesehen.

##### b) DIE RÜCKBEFÖRDERUNG DER TRUPPEN

Als mit dem Abschluß der Waffenstillstandsverhandlungen und der Auflösung von Zucht und Ordnung im Innern und in den Etappen die überstürzte Rückführung des Heeres notwendig

<sup>11</sup> v. Velsen, S. 289.

wurde, mußte versucht werden, zu retten, was möglich war. Zunächst wurde mit Ausnahme von Verpflegung, Betriebsstoffen, Bekleidung und Lazarettzügen jeder Eisenbahnverkehr zur Front eingestellt. Der Abtransport der Verwundeten und Kranken mit der Eisenbahn gelang. Im übrigen wurden die Eisenbahnen des besetzten westlichen Gebietes für den Rücktransport der Truppen ausgeschaltet; die Truppen mußten auf den Fußmarsch bis zur Grenze verwiesen werden. Dem Eisenbahntransport verblieben nur für den Fußmarsch ungeeignete Formationen und gewisse von der Heimat dringend gebrauchte Güter. Der Versuch, die aus Belgien anmarschierten Truppen bereits im linksrheinischen Gebiet auf die Eisenbahn zu bringen, gelang nur in wenigen Fällen. Bis Ende November konnten nur 13 Divisionen auf Stationen des linken Rheinufers abbefördert werden, da sich große Massen von Deserteuren, Einzelformationen und Etappenformationen am Rhein zusammenballten und die Durchführung der Transporte unmöglich machten. Allein aus Köln mußten täglich dreißig bis vierzig solcher wilden Transporte abbefördert werden. Dagegen gelang der Abtransport der ordnungsmäßig zurückgeführten Truppen vom Rheine her nach einer genau vorbereiteten Transportbearbeitung. Es wurden in dieser Weise abbefördert:

vom 19. November bis 1. Dezember 40—80 Züge täglich,  
 vom 1. Dezember bis 10. Dezember 98 Züge täglich,  
 vom 11. Dezember bis 20. Dezember bis 100 Züge täglich.

Während beim Aufmarsch im Jahre 1914 bis zu 1210 Aufmarschzüge täglich gefahren worden waren, betrug also die Zahl der täglichen Demobilmachungstransporte in der Zeit vom 19. November bis zum 18. Januar, dem ungefähren Ende der Bewegung, nur rund 100, d. h. weniger als 10 vH. Daß aber diese Zahl noch erreicht wurde, muß jedem Fachmann, der die damaligen Zeiten miterlebt hat, erstaunlich und als Zeichen der immer noch vorhandenen Kraft der deutschen Heimatbahnen erscheinen.

Die Rückführung der Truppen des östlichen Kriegsschauplatzes wurde durch die revolutionäre Haltung der Truppen im Generalgouvernement Warschau besonders erschwert. Eine Rückbeförderung des Heeres über die polnischen Bahnen kam nicht mehr in Frage. Das Ostheer wurde vielmehr auf die ostpreußischen

Bahnen zusammengedrängt; den Abtransport leiteten, so gut es ging, höhere deutsche Eisenbahnbeamte des östlichen Militärbetriebs. Den in der Ukraine befindlichen Truppen gelang es nach vielen Mühen gleichfalls, über Brest-Litowsk und Ostpreußen die Heimat zu erreichen.

Die Truppen in Serbien und Rumänien konnten wegen des Ausbruches der Revolution in Österreich und Ungarn nicht mehr planmäßig abbefördert werden. Ihnen gelang es nur nach und nach, durch Verhandlungen mit den verschiedensten Stellen den Rücktransport durchzusetzen.

Die in der Türkei und Bulgarien stehenden deutschen Truppen endlich konnten nur zum Teil über die Ukraine und das russische und ostpreußische Netz in die Heimat zurückkehren. Der Rest wurde bei Konstantinopel interniert und gelangte erst im Laufe des Jahres 1919 auf dem Seewege nach Deutschland.



## VIERTER TEIL

### Betrieb und Verkehr der Eisenbahnen während des Krieges. Eisenbahnbeförderung und Kriegswirtschaft<sup>1</sup>

#### 1. Grundsätzliches

Wenn im folgenden vom Betrieb und Verkehr der deutschen Eisenbahnen der Heimat und des besetzten Gebietes gesprochen wird, so ist daran zu erinnern, daß die Eisenbahnen während des Krieges als einziges Ziel den glücklichen Ausgang des gewaltigen Völkerringens haben mußten und hatten. Sie erblickten daher neben der eigentlichen Truppen- und Nachschubbeförderung ihre Hauptaufgabe in der Beförderung aller kriegswirtschaftlich wichtigen Transporte, in der Sicherstellung der Ernährung und endlich in der Aufrechterhaltung einer guten Stimmung in der Bevölkerung. Beförderungen, die diesen Zwecken nicht dienten, waren nach Möglichkeit zurückzudrängen, da sie das Kriegsziel beeinträchtigten. Während der im vorigen Abschnitt behandelte eigentliche Militärverkehr trotz seiner immer stärker werdenden Anforderungen an die Eisenbahnen der Heimat und der besetzten Gebiete bis zur Beendigung des Krieges glatt bewältigt wurde, führte die gleichzeitige Inanspruchnahme der Eisenbahnen durch die gewaltigen Leistungen für die Kriegswirtschaft seit dem Jahre 1916 zu einem immer stärkeren Versagen des Eisenbahnapparates. Die Gründe für diese unvermeidlichen Stockungen und Hemmungen sind im folgenden näher dargelegt. Sie hängen aber, worauf auch hier wieder hingewiesen werden muß,<sup>2</sup> letzten Endes damit zusammen, daß man zwei grundsätzliche

<sup>1</sup> Aus den im Verzeichnis des Schrifttums enthaltenen Werken sind im vorliegenden Abschnitt besonders benutzt: Die deutschen Eisenbahnen 1910 bis 1920; Groener, Das deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart 1922; Schwarte, Der große Krieg, Organisation, I. Band, 3. u. 4. Abschnitt; Tiessen, Die Karten der Massengüterbewegung in Deutschland 1913 und 1915; Tiessen, Der Gesamtgüterverkehr auf den deutschen Eisenbahnen 1913 und 1922; Roche, Zusammenbruch der deutschen Eisenbahnen?

<sup>2</sup> Vgl. hierüber den zweiten Abschnitt S. 55 ff.

Fragen des Eisenbahnwesens nicht zu einer Lösung brachte. Einmal organisierte man bei der Verwirklichung des sogenannten Hindenburg-Programms im Jahre 1916 die gesamte Kriegswirtschaft, während die Eisenbahnen der Heimat außerhalb dieser Organisation stehenbleiben und im Einzelfall um die Anerkennung ihrer Kriegswichtigkeit kämpfen mußten. Indem man die gesamten vorhandenen Hilfsquellen der Kriegswirtschaft fast vollständig für die Erzeugung kriegswirtschaftlich notwendiger Güter verbrauchte, fehlten diese Hilfsquellen für den Eisenbahnapparat, dessen die Güter zu ihrer Beförderung zu den Verbrauchsstellen bedurften. Die Versuche des Kriegsamts, durch besondere Maßnahmen zu helfen, führten zwar hin und wieder zu einer Besserung der Verhältnisse, konnten aber einen durchgreifenden Erfolg nicht haben. Ferner fehlte den für die Kriegführung unentbehrlichen Eisenbahnverwaltungen gerade in der Zeit ihrer höchsten Beanspruchung der nötige Einfluß gegenüber den für die Kriegswirtschaft verantwortlichen Stellen, während das Feldeisenbahnwesen als Teil der eigentlichen Heeresorganisation die Anordnungsgewalt der Obersten Heeresleitung hinter sich hatte und dementsprechend seine Bedürfnisse durch Befehle sichern konnte.

## 2. Der Verkehr und Betrieb bis zum Jahre 1916

### a) DER PERSONENVERKEHR

Die infolge des Heeresaufmarsches notwendig gewordene Einschränkung des öffentlichen Verkehrs<sup>3</sup> wurde von den Heimatverwaltungen schnellstens beseitigt. Schon vor Beendigung der eigentlichen Aufmarschbewegung wurde auf militärisch nicht beanspruchten Strecken ein beschränkter Personen- und Güterverkehr wieder aufgenommen. Bereits am 15. August konnte auf einigen südlich von München gelegenen Gebirgsstrecken der Militärfahrplan aufgehoben werden, und vom 23. August ab wurde auf allen deutschen Hauptstrecken unter Beibehaltung des Militärfahrplans ein Schnellzugpaar am Tage eingerichtet, dort, wo das Bedürfnis vorlag, ein weiteres bei Nacht. Mit Genehmigung des Feldeisenbahnchefs wurde sodann am 21. September 1914 zwischen den deutschen Eisenbahnverwaltungen die Wieder-

<sup>3</sup> Vgl. S. 79 f.

Einführung des Friedensfahrplans zum 2. November 1914 beschlossen, der bis zum Kriegsende aufrechterhalten blieb. Für die Fälle besonders starker Truppenverschiebungen wurde zeitweise auf einzelnen Strecken der Militärfahrplan wieder eingeführt. Der Friedensfahrplan des Jahres 1914/15 war auf dem gegenüber dem letzten Friedensjahre eingeschränkten Verkehrsbedürfnis aufgebaut; es zeigte sich, daß er den Anforderungen genügte. Die Zugleistungen des Winters 1914/15 betrugen etwa 69 vH des Winterfahrplans 1913/14. Dabei entfiel die größte Einschränkung auf die Schnellzüge, besonders diejenigen mit großen Geschwindigkeiten. In Bayern wurden zum Beispiel an Zugkilometern im Verhältnis zum Winter 1913/14 gefahren: an Schnellzügen rund 48 vH, an Personenzügen rund 78 vH, an Nahzügen rund 65 vH und an Nebenbahnzügen rund 83 vH. Die besonders starke Einschränkung der Schnellzüge beruhte einmal auf der Einstellung der zahlreichen internationalen Züge, ferner auf der starken Entwicklung, den der Schnellzugverkehr auf wichtigen innerdeutschen Strecken in den letzten Jahren erfahren hatte, wo oft nicht weniger als 7 bis 10 Schnellzugspaare am Tage verkehrten. Die Verlangsamung der Schnellzugfahrzeiten hatte, abgesehen von dem Bestreben, die Betriebsmittel, namentlich die Lokomotiven, zu schonen, in der Einrichtung von neuen Unterwegsaufenthalten zur Einsparung von Zügen seinen Grund. Die Einschränkung des Personenverkehrs im Frühjahr 1915 hielt sich ungefähr auf gleicher Höhe. Jedoch machten sich schon jetzt Versuche der Eisenbahnen bemerkbar, die Bevölkerung von nicht unbedingt erforderlichen Reisen zurückzuhalten. Zwar wurden im Sommer 1915 zur Zeit der Gerichts- und Schulferien noch Feriensonderzüge von Berlin, Leipzig und Dresden sowie fast zu allen Schnellzügen Vor- und Nachzüge abgefertigt, jedoch erfuhr der Feriensonderzugverkehr schon im Jahre 1915 eine gewisse Drosselung. Während der Winterfahrplan 1915/16 gegenüber dem Vorjahr nur einen geringen Rückgang an Zügen aufweist, mußte im Sommer 1916 eine stärkere Zurückdrängung des Personenverkehrs einsetzen. Der verringerte Stand an Betriebsmitteln, der um fast 25 vH geminderte Personalbestand und die immer größer werdenden Leistungen der Eisenbahnen für militärische Zwecke zwangen dazu.



## b) DER GÜTERVERKEHR

Auch im Güterverkehr gelang es bis zum Jahre 1916, den Forderungen der Kriegführung und des Wirtschaftslebens gleichmäßig zu entsprechen. Allerdings war dies von vornherein nicht möglich auf den in der Nähe des Kriegsschauplatzes gelegenen Strecken, namentlich des Westens und Nordostens, die nach wie vor in erster Linie den militärischen Bedürfnissen vorbehalten bleiben mußten. Während der Umfang des Güterverkehrs in den Monaten August, September und Oktober 1914 nur etwa 20, 50 und 70 vH des Friedensverkehrs betragen hatte, stieg er zu Beginn des Monats November 1914 auf rund 80 vH und entsprach dadurch voll den Bedürfnissen des durch den Krieg stark in Mitleidenschaft gezogenen Wirtschaftslebens. Auch die Wagengestellung machte zunächst keine besondere Schwierigkeiten. Nur trat infolge des besonders starken Bedarfs der Militärverwaltung an gedeckten Güterwagen ein scharfer Mangel an diesen Wagen ein, was aber, da die Eisenbahnen von der Verpflichtung zur Stellung gedeckter Wagen entbunden wurden,<sup>4</sup> durch Beförderung zahlreicher Güter in offenen Wagen ausgeglichen wurde, und deshalb für die Wirtschaft nicht besonders fühlbar war. Auch die Aufhebung der in § 75 der Eisenbahnverkehrsordnung festgesetzten Höchstlieferfristen war für das Wirtschaftsleben keine besonders fühlbare Maßnahme, da die Bestimmung des Handelsgesetzbuches, wonach in einer angemessenen Frist zu liefern war, aufrecht erhalten blieb (HGB § 428). Wie sehr die deutschen Eisenbahnen während der ersten Kriegsjahre noch in der Lage waren, den Verkehr zu meistern, ergibt sich aus ihrer Tarifpolitik, die sich<sup>5</sup> durch das Bestreben kennzeichnet, der durch den Krieg stark in Mitleidenschaft gezogenen Wirtschaft durch Ausnahmetarife beizuspringen, also keine Verringerung, sondern eine Vermehrung der Transporte herbeizuführen.

War bis zum Jahre 1916 im allgemeinen eine glatte Betriebslage zu verzeichnen, so fehlte es natürlich nicht an Einzelhemmungen durch besondere militärische Anforderungen und falsche militärische Maßnahmen. Schon im Dezember 1914 traten infolge starken Verkehrsandrangs auf den östlichen Strecken Störungen

<sup>4</sup> RGBl. 1914, S. 368.

<sup>5</sup> Vgl. S. 191.

und Stockungen ein. Zur Herbeiführung einer einheitlichen Geschäftsführung auf den durchgehenden Linien und zur Aufrechterhaltung eines geordneten Betriebs wurde ein aus Vertretern der Eisenbahndirektionen Breslau, Bromberg und Posen und des Feldeisenbahnchefs bestehender Betriebsausschuß in Posen eingesetzt, dem bestimmte Anordnungsbefugnisse zustanden. Im Herbst 1915 trat wiederum eine Überbeanspruchung des Eisenbahnnetzes im Osten durch einen Rückstau von Militärgutfrachten ein, die nicht zugeführt bzw. entladen werden konnten, während die heimatlichen militärischen Versorgungsstellen auf Hilferufe der Front hin fortgesetzt neuen Nachschub in das verstopfte Netz sandten. Als sich hierzu ein starker Zivilverkehr gesellte, konnten die nur beschränkt leistungsfähigen ostpreußischen Bahnen und die Bahnen des besetzten östlichen Gebiets den Verkehr nicht bewältigen, was zur Verlegung des vorhin erwähnten Betriebsausschusses nach Königsberg führte. Die in den späteren Kriegsjahren im Gesamtnetz der deutschen Bahnen zur Regel gewordenen Betriebsstockungen machten sich hier zum erstenmal bemerkbar.

c) DIE BEURTEILUNG DER LEISTUNGEN DER EISENBAHNEN IN DER ÖFFENTLICHKEIT

Daß es trotz der glatten Abwicklung des Verkehrs und Betriebs auch bis 1916 nicht an Beschwerden der Handelstreibenden und von Organisationen der Wirtschaft fehlte, liegt auf der Hand. Derartige Wünsche und Beschwerden sind aber nur vereinzelt geltend gemacht worden und waren meist nicht berechtigt. Sie zeigten besonders die in allen kriegführenden Ländern zu beobachtende Tatsache, daß nicht alle Teile des Volkes sich auch in ihrem eigenen Berufsleben auf die Erfordernisse des Krieges umgestellt hatten, sondern die Kriegszeiten mit denen des Friedens zu messen nach wie vor gewohnt waren. Von Bedeutung ist aber, daß sowohl der Reichstag, die Parlamente der Bundesstaaten und die Landeseisenbahnräte in dieser Zeit voll sind des Lobes über die ausgezeichneten Leistungen der Eisenbahnen nicht nur auf dem Gebiete der eigentlichen Kriegstransporte, sondern gerade bei der Bewältigung der Anforderungen, die die Wirtschaft des Landes an sie stellte. Daß diese glänzenden Leistungen der Eisenbahnen ausgeführt wurden, ohne

daß die tieferen Gründe der Mehrbelastung zunächst erkannt wurden, darf in dieser Zeit den Eisenbahnen nicht zum Vorwurf gemacht werden. Wie sich dies aber im Verlaufe des Krieges gerächt hat, ist im folgenden dargestellt.

### 3. Die Bedeutung der wirtschaftlichen Umwälzung für die Eisenbahnen

#### a) KURZE KENNZEICHNUNG DER WIRTSCHAFTLICHEN UMSTELLUNG

Wie früher ausgeführt,<sup>6</sup> stand der glänzenden militärischen Vorbereitung des Krieges keine entsprechende Bearbeitung der wirtschaftlichen Mobilmachung zur Seite. Die von General Groener als letztem Chef der Eisenbahnabteilung des Großen Generalstabes eingeleiteten Vorarbeiten waren bei Beginn des Krieges nicht über die ersten Anfänge hinausgekommen. Zudem war in den Vorbereitungen des Krieges nicht mit den starken Wirkungen der Blockade der deutschen Häfen gerechnet worden. Die Umkehrung aller wirtschaftlichen Verhältnisse trat daher unerwartet und plötzlich ein; sie wirkte in den Anfängen des Krieges um so umwälzender, als infolge der starken Vorkriegszufuhr vom Ausland und infolge des ausgezeichneten Zustandes der Verkehrsmittel keine Vorratswirtschaft betrieben worden war. Die Wirtschaft wie die verbrauchenden Städte lebten mehr oder weniger von der Hand in den Mund und waren deshalb sogleich auf Zuführung großer Vorratsmengen angewiesen.

Die Abschnürung Deutschlands von seinen bisherigen Bezugsgebieten durch die feindlichen Fronten und die Blockade nötigte zur Heranziehung neuer wirtschaftlicher Hilfsquellen aus dem neutralen Auslande, den verbündeten Staaten und aus den besetzten Gebieten. Da aber dieser Ersatz weit unter den Verlusten durch die Blockade blieb und zudem die Kriegswirtschaft immer weitere Anforderungen an die deutsche Wirtschaft stellte, kam es zu der schärfsten Zwangsbewirtschaftung und Verteilung aller Stoffe durch zentrale Stellen, namentlich die sogenannten Kriegsgesellschaften.

<sup>6</sup> Vgl. S. 44.



## b) DIE BEDEUTUNG DER UMWALZUNG FÜR DEN GÜTERVERKEHR

Die Umstellung der deutschen Wirtschaft durch die Blockade und ihre Folgen im einzelnen darzustellen, ist nicht Aufgabe dieses Werkes. Sie soll im folgenden nur insoweit erörtert werden, als sie sich im besonderen Maße auf die Eisenbahnen auswirkt. Das war in der Hauptsache der Fall: einmal infolge der Abnahme der zu befördernden Mengen, sodann infolge des Rückgangs des Binnenwasserstraßenverkehrs durch Absperrung von der Weltwirtschaft und entsprechender Zunahme des Eisenbahnverkehrs, schließlich durch die Standortsverschiebung der Industrie und die damit zusammenhängende Erhöhung der Transportweiten.

Daß die Gütererzeugung infolge der Mobilmachung aller wehrfähigen Männer nicht nur zu Beginn des Krieges zurückging, sondern auch bei der späteren Forcierung der Kriegswirtschaft trotz des Hilfsdienstgesetzes und der Einspannung der Frauen und Gefangenen nicht den Vorkriegsstand erreichen konnte, war selbstverständlich. Die Ernteerzeugnisse gingen zum Beispiel so erheblich zurück, daß im Jahre 1917 die gesamten Getreidemengen nicht einmal die Hälfte der Mengen des Jahres 1913 betragen.<sup>7</sup>

Der Rückgang zeigt sich in der Abnahme der den Verkehrsmitteln zur Beförderung übergebenen Gütermengen. Während der Gesamtverkehr der deutschen Eisenbahnen und Binnenwasserstraßen<sup>8</sup> im Jahre 1913 rund 601 Millionen Tonnen betrug, ging er im Jahre 1914 auf 81 vH der Mengen von 1913, im Jahre 1915 auf 70 vH zurück. 1916 stieg er unter der Einwirkung des später zu behandelnden Hindenburg-Programms wieder auf 77 vH, um 1917 auf 75 vH und 1918 auf 72 vH zu sinken. Während der schwersten Kriegsjahre (1916—1918) betrug also die beförderte Gütermenge rund drei Viertel des letzten Friedensjahres. Die Tabelle auf S. 277 zeigt andererseits, daß der Produktionsrückgang nicht überall gleichmäßig vor sich ging. Am stärksten war er bei den Rohstoffen und den landwirtschaftlichen Erzeugnissen. Für die deutschen Eisenbahnen war jedoch die Abnahme der Beförderungsleistung weit geringer, weil während des Krieges

<sup>7</sup> Vgl. die Statistik S. 278.

<sup>8</sup> Vgl. die Statistik S. 276.

die Binnenwasserstraßen mit Rücksicht auf die Blockade der Häfen einen erheblichen Teil ihres Verkehrs an die Eisenbahnen abzugeben genötigt waren. Während im letzten Vorkriegsjahr die Eisenbahnen rund 83 vH des auf Eisenbahnen und Binnenwasserstraßen zusammen entfallenden Verkehrs bewältigten, stieg das Verhältnis im Jahre 1914 auf 84 vH, im Jahre 1915 auf 88vH, um sich in den Jahren 1916—1918 auf 90vH zu erhöhen. Bei gleichbleibendem Vorkriegsverhältnis hätten die Eisenbahnen im Jahre 1917 36 Millionen Tonnen weniger zu befördern brauchen, als es tatsächlich der Fall war. Diese Verschiebung des Verhältnisses von Eisenbahn- und Binnenwasserstraßentransport ist in erster Linie auf die Ausschaltung der bisherigen Seehäfen, die über leistungsfähige Binnenwasserstraßen, besonders den Rhein, verfügten, und ihren Ersatz durch solche, die mehr auf Eisenbahnverkehr angewiesen waren, zurückzuführen. Am meisten zeigt sich der Rückgang des Binnenwasserstraßenverkehrs bei den Erzen sowie bei Eisen und Holz, während bei der Kohle, die im Inland gewonnen wurde, das Verhältnis zwischen Eisenbahn und Binnenwasserstraßen ziemlich dasselbe blieb.<sup>9</sup> Wie die Statistik<sup>10</sup> zeigt, stieg insbesondere der Anteil der Eisenbahnen am Seehafenverkehr von 51 vH im Jahre 1913 auf 79 vH im Jahre 1917, während der Anteil der Binnenwasserstraßen von 49 vH auf 21 vH, das heißt auf mehr als die Hälfte zurückging.

Den größeren Anteil der Eisenbahnbeförderung an dem Gesamtverkehr zeigt folgende Zusammenstellung.<sup>11</sup>

Bezogen auf die Beförderungsmenge des Jahres 1913 betrug die prozentuale Leistung:

	1913	1914	1915	1916	1917	1918
der Eisenbahnen und Binnenwasserstraßen zusammen .....	100	81	70	77	75	72
der Eisenbahnen .....	100	82	74	83	82	77
der Binnenwasserstraßen .....	100	75	40	46	40	43

<sup>9</sup> Vgl. die Statistik S. 276.

<sup>10</sup> Vgl. S. 277.

<sup>11</sup> Vgl. auch die Statistik S. 276.

Zu der Übernahme eines Teiles des bisher von den Wasserstraßen bedienten Verkehrs kam für die Eisenbahnen die Übernahme längerer Transporte infolge der Verschiebung der Verkehrsbeziehungen. Die durchschnittliche Beförderungslänge der Güter,<sup>12</sup> die im Jahre 1913 nur 119 km betragen hatte, stieg schon 1914 auf 133 km, im Jahre 1915 auf 163 km, von da ab traten keine wesentlichen Erhöhungen mehr ein.

Diese Erhöhung der Transportleistungen wurde übrigens in der ersten Zeit des Krieges von den Eisenbahnen durch ihr neues System von Ausnahmetarifen, das Transporte auf weite Entfernungen frachtlich besserstellte, noch begünstigt.<sup>13</sup>

Die Veränderungen in den Transportlängen der Eisenbahnen durch den Krieg lassen sich am treffendsten durch eine kurze Darstellung der Verhältnisse einiger besonders wichtiger Güter kennzeichnen.

Die *Kohlen- und Kokstransporte* machten vor dem Kriege rund 40 vH der Güterbeförderung der Eisenbahnen (nach Tonnen) aus. Daneben waren die Binnenwasserstraßen an der Belieferung stark beteiligt. Mit dem Kriegsausbruch hörte die Belieferung der Küstengebiete mit englischer Kohle von der See her auf. An ihre Stelle trat die Eisenbahnversorgung durch das Ruhrgebiet und von Oberschlesien her. Andererseits wurde aus politischen Gründen die Versorgung der neutralen Länder, insbesondere von Holland und der Schweiz, mit Kohle nicht aufgehoben, zum Teil sogar gesteigert. Auch die Verbündeten, Österreich-Ungarn, Bulgarien und die Türkei verlangten nach Kohle. Die Kohlenbecken der besetzten westlichen Gebiete auszunutzen, gelang erst nach gewisser Zeit. Während die Transportmengen an Kohle und Koks auf den deutschen Eisenbahnen im Jahre 1915 gegenüber 1913 um rund ein Viertel zurückgingen, sanken in der gleichen Zeit die Betriebsleistungen nur um ein Sechstel, woraus sich die starke Zunahme der Beförderungslängen und die Unwirtschaftlichkeit der Transporte, vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus gesehen, ergibt.

Bei dem für die Kriegführung besonders wichtigen *Erz* war Deutschland in stärkstem Maße auf die Einfuhr angewiesen. Im

<sup>12</sup> Vgl. S. 278.

<sup>13</sup> Vgl. das Nähere bei der Darstellung der Tarife S. 197 f.



Jahre 1913 kamen von der Gesamtmenge 8,4 Millionen Tonnen über den Rhein, wovon 4,9 Millionen Tonnen aus Skandinavien stammten. Während die aus den anderen überseeischen Ländern stattfindende Einfuhr infolge der Blockade ohne weiteres aufhörte, gelang es, die Einfuhr aus den nordischen Ländern auf die deutschen Häfen, besonders der Ostsee, umzulegen, so daß im Jahre 1915 über 4 Millionen Tonnen zugeführt werden konnten. Die Belastung der Eisenbahnen mit diesen Transporten stieg aber durch diese Umlegung gewaltig. Die durchschnittliche Transportlänge ging von 138 auf 203 km, das heißt um 65 km pro Tonne herauf. Dabei konnte diese Belastung, da sie eine Folge der Blockade war, nicht durch irgendwelche Rationalisierungsmaßnahmen beseitigt werden. Die Ersatztransporte an Erz aus den besetzten Gebieten und den verbündeten Ländern waren auf der anderen Seite bedeutend. Es gelang bereits im Jahre 1915, aus den westlichen besetzten Erzgebieten von Briey und Longwy rund 2,7 Millionen Tonnen Erz einzuführen, die andererseits die Eisenbahnen neu belasteten. Die Erzmengen, die aus dem Minettebereich von Deutsch-Lothringen, Frankreich und Luxemburg ins Reich befördert wurden, blieben zwar im Jahre 1915 denen des Jahres 1913 fast gleich. Während aber von den Gesamtmengen das Ruhrgebiet im Jahre 1913 nur 32 vH der insgesamt rund 12 Millionen Tonnen betragenden Menge, das heißt rund 4 Millionen Tonnen erhielt, mußten im Jahre 1915 44 vH, das heißt rund 5,5 Millionen Tonnen dorthin befördert werden. Daraus ist es auch zu verstehen, daß die Betriebsbelastung der Eisenbahnen durch Erze von 3,5 Milliarden Tonnenkilometer im Jahre 1913 auf 4,7 Milliarden Tonnenkilometer im Jahre 1915 stieg. Die Erztransporte zeigen die starke Umwälzung der Kriegswirtschaft durch die Blockade in besonderem Maße.

Bei den *Lebensmitteln* spielte die Kartoffel- und Getreideversorgung Deutschlands vor und im Kriege eine wichtige Rolle. Während vor dem Kriege Westdeutschland ganz besonders auf die Häfen Bremen, Mannheim und Duisburg angewiesen war und während das ostpreußische Getreide zum größten Teil über die Seehäfen verfrachtet wurde, fiel der Seeweg im Kriege fast völlig weg. Zudem stieg im Westen wegen der Verminderung der verfügbaren Getreidemengen der Bedarf an Kartoffeln.

Es ergibt sich daher folgendes Bild:

	1913	1915
	in Millionen Tonnen	
Gesamttransportmengen auf den Eisenbahnen		
an Getreide und Mehl . . . . .	20,19	15,41
an Kartoffeln . . . . .	4,51	6,44
zusammen	24,70	21,85

Demgegenüber betrug die Betriebsleistung der Eisenbahnen

	in Millionen Tonnen/km	
durch Getreide und Mehltransporte . . . . .	1950	2350
durch Kartoffeln . . . . .	650	1450
zusammen	2600	3800

Während also die Gesamttransportmenge von 24,6 Millionen Tonnen auf 21,85 Millionen Tonnen zurückging, stieg die betriebliche Belastung der Eisenbahnen von 2600 Millionen Tonnenkilometer auf 3800 Millionen Tonnenkilometer. Es handelt sich hier um eine besonders symptomatische Belastung des Verkehrs auf Grund der Umstellung auf die Kriegswirtschaft, die aber unvermeidbar war.

Die vorstehenden Beispiele heben nur einige Güterarten hervor, bei denen die Umkehrung von der Friedens- in die Kriegswirtschaft im besonderen Maße in die Erscheinung trat. Durch die Studien von Professor Thiessen<sup>14</sup> ist es möglich geworden, gerade diese Verkehre zu erfassen. Sie bilden aber nur typische Beispiele für die gesamte Umstellung der Güterbeförderung während des Krieges.

Die Frachtfrage spielte hierbei keine besondere Rolle.<sup>15</sup> War der Anteil der Fracht am Gesamtwert des Gutes schon vor dem Kriege gering, so verlor er während des Krieges mehr und mehr seine volkswirtschaftliche Bedeutung. Es kam nach und nach nicht mehr auf den Preis des Gutes an, sondern darauf, daß man überhaupt in seinen Besitz kam. Mit dem Fortschreiten der Organisation der Kriegswirtschaft schied das Preiselement immer mehr aus, und die Belastung der Eisenbahnen mit unrationellen Transporten, die im normalen Betrieb dem Unternehmen nur

<sup>14</sup> Vgl. das Schrifttum.

<sup>15</sup> Vgl. den Abschnitt über Tarifwesen.

willkommen sein konnten, wurde im Kriege zu einer unerträglichen Belastung.

#### 4. Die Gründe für die Betriebsschwierigkeiten der Jahre 1916—1918

##### a) DIE AUSDEHNUNG DES EISENBAHNNETZES DURCH DEN MILITÄRBETRIEB IN DEN BESETZTEN GEBIETEN

Wenn man die Gesamtleistungen der deutschen Bahnen während des Krieges beurteilen will, so muß man einmal berücksichtigen, daß sich der Betrieb auf die räumlich sehr ausgedehnten und getrennt liegenden besetzten Gebiete erstreckte; die geringe im Elsaß von den französischen Truppen besetzte deutsche Strecke kommt demgegenüber nicht in Betracht. Sodann waren für die großen Heeresverschiebungen von Osten und Südosten zum Westen und umgekehrt große kilometrische Leistungen auszuführen. Die weitesten Entfernungen im deutschen Netz, etwa zwischen Aachen und Insterburg oder zwischen Metz und Kattowitz, betrugen 1308 km bzw. 1256 km. Dagegen waren die Entfernungen zwischen Hauptpunkten des westlichen Kriegsschauplatzes einerseits, des östlichen und südöstlichen andererseits weit größer. Alle Heeresverschiebungen und alle Einzeltransporte zwischen den Fronten erforderten deshalb starke betriebliche Leistungen der Eisenbahnen. Beförderungen zwischen Laon und Riga mußten 2208 km zurücklegen; zwischen Ostende und Minsk waren 2111 km, zwischen Antwerpen und Bukarest 2398 km zurückzulegen. Durch die Verschiebung der Fronten weit in die feindlichen Länder hinein stieg aber auch die Leistung für alle Transporte von der Heimat zur Front und umgekehrt. Endlich war Deutschland im Weltkriege auch hinsichtlich des Eisenbahnmateri als und Personals die Hilfsquelle für seine Verbündeten Österreich-Ungarn, Bulgarien und die Türkei.

Für die Bedeutung, die die räumliche Ausdehnung des Eisenbahnbetriebes hatte, sprechen folgende Zahlen.<sup>16</sup>

Dabei ist der Zeitpunkt des 1. April 1918 gewählt, weil damals der Militärbetrieb seine verhältnismäßig größte Ausdehnung hatte und andererseits die Betriebsschwierigkeiten zu dieser Zeit ihren Höhepunkt erreicht hatten.

<sup>16</sup> Die Zahlen sind sämtlich im statistischen Anhang enthalten. Vgl. auch die Darstellung über den Umfang des Militärbetriebs S. 267.



Am 1. April 1918, also im vierten Kriegsjahre, betrug die Betriebslänge der deutschen Eisenbahnen 62758 km. Zu gleicher Zeit standen außerhalb des Deutschen Reiches im Militärbetrieb 24309 km, also rund 39% der deutschen Strecken. Der Kriegsbetrieb hatte also gewissermaßen die deutschen Eisenbahnstrecken um zwei Fünftel verlängert. Während ferner die besetzten Gebiete für die deutsche Kriegswirtschaft wertvolle Hilfsquellen darstellten (Rohstoffe, landwirtschaftliche Produkte), lagen die Verhältnisse bei den Eisenbahnen gänzlich anders. Nicht nur mußte Deutschland einen großen Teil der für den Kriegsbetrieb nötigen Menschen und des erforderlichen Fahrzeugparks zur Verfügung stellen, sondern es mußten auch die für den Betrieb und die Wiederherstellung der zerstörten und die weitere Unterhaltung der Bahnanlagen und Fahrzeuge nötigen Stoffe von der deutschen Wirtschaft geliefert werden, entgegen aber damit den deutschen Heimatbahnen.

Von den im Militärbetrieb im April 1918 verbrauchten rund 441 000 Köpfen stellte die Heimat rund 176 000, das heißt 40 vH. Von diesen waren etwa 69 000 Mann, das heißt 15vH der Gesamtzahl, deutsches Zivileisenbahnpersonal, während das rund 108 000 Mann, das heißt 25 vH, starke militärische Personal jedenfalls zum größeren Teil gleichfalls dem zum Waffendienst freigegebenen deutschen Eisenbahnpersonal entstammte. Ähnlich lagen die Verhältnisse beim Fuhrpark, den Lokomotiven und Wagen. Von den am 30. Juni 1918 dem Militäreisenbahnbetrieb zugehörigen Lokomotiven in der Gesamtzahl von 8737 Stück waren 5062, das heißt 58 vH, deutsche Lokomotiven, davon hatte die deutsche Wirtschaft 220, das heißt 2,5vH, während des Krieges an die Heeresverwaltung unmittelbar geliefert, während die deutschen Eisenbahnen selbst 4862 Lokomotiven, das heißt 55,5 vH, aus ihren Beständen an die Heeresverwaltung hatten abgeben müssen. Von den im April 1918 insgesamt im Militärdienst gezählten 182 340 Wagen (Personen-, Gepäck- und Güterwagen einschließlich Bahndienstwagen) stammten sogar 129 465 Stück, das heißt 70 vH, von den deutschen Heimatbahnen.

Infolgedessen sind auch die Betriebsleistungen der deutschen Heimatbahnen und der Militär-Eisenbahnen zusammen höher als die entsprechenden Zahlen des Jahres 1913 für die deutschen Staats- und Privatbahnen. Im Jahre 1917 wurde auf den heimat-

lichen und besetzten Bahnen gegenüber 1913 mehr geleistet:<sup>17</sup> an Lokomotivkilometern 8 vH, an Zugkilometern 9 vH und an Wagenachskilometern, dem besten Maßstab für die Betriebsleistungen, 19 vH. *Mit fast dem gleichen Aufwand der Vorkriegszeit sollte also ein fast um ein Fünftel höherer Leistungseffekt erzielt werden.*

#### b) DIE STEIGERUNG DER MILITÄRISCHEN ANFORDERUNGEN

Die militärischen Anforderungen an die Eisenbahnen nehmen, namentlich seit dem Jahre 1915, ständig zu. Welche hohen Anforderungen namentlich die großen Abwehrkämpfe des Jahres 1916 an die Eisenbahnen stellten, ist im dritten Abschnitt näher dargelegt.<sup>18</sup> Sie hatten die heimatlichen Bahnen an Material und Personal erheblich geschwächt. Dazu kam der plötzliche Eintritt Rumäniens in den Krieg, der eine neue Angriffsbewegung größten Stils nötig machte und die deutschen Bahnen zu erneuter Hilfe zwang. Es kann hier auf die Darstellung im dritten Abschnitt verwiesen werden.

#### c) DAS HINDENBURG-PROGRAMM UND SEINE ALLGEMEINEN WIRKUNGEN AUF DIE DEUTSCHEN BAHNEN

Die größte Belastung brachte den heimatlichen Bahnen die Durchführung des sogenannten Hindenburg-Programms, das gegenüber den Leistungen des Jahres 1916 ein Vielfaches an Kriegsgerät verlangte.<sup>19</sup> Gegenüber der Augustfertigung 1916 wurde das Doppelte an Munition, das Dreifache an Geschützen, das Dreifache an Maschinengewehren und das Doppelte an Minenwerfern gefordert. Die deutsche Industrie sagte am 16. September 1916 in einer Besprechung beim preußischen Kriegsministerium die Lieferung dieser Mengen zu. Die gesamte militärische Beschaffungstätigkeit wurde dem neuen Kriegsamt übertragen, an dessen Spitze der bisherige Feldeisenbahnchef, General Groener, trat. Bei den Generalkommandos, in größeren Industriestädten sowie in Brüssel, Warschau und Wien wurden Kriegsamtstellen gebildet, denen die Förderung der gesamten kriegs-

<sup>17</sup> Vgl. S. 273 u. 279 ff.

<sup>18</sup> Vgl. S. 91 ff.

<sup>19</sup> Vgl. über das Hindenburg-Programm u. a. *Wurtzbacher*, Die Versorgung des Heeres mit Waffen und Munition i. Schwarte, Organisation, erster Teil, S. 114 ff.

wirtschaftlichen Erzeugung ihres Bezirks oblag; insbesondere hatten sie die Zuführung für die Kriegswirtschaft zu überwachen und wirkten bei den Fragen der Volksernährung für die kriegswirtschaftlich tätige Bevölkerung, bei technischen und Verkehrsfragen mit. Für die Verteilung von Kohle und Koks nach kriegswirtschaftlichen Bedürfnissen wurde ein Reichskohlenkommissar ernannt.

So sehr die Initiative der militärischen Stellen und die Bereitswilligkeit der Industrie, das Programm zu erfüllen, mit Rücksicht auf den Ernst der Kriegslage zu begrüßen waren, so fehlerhaft war doch andererseits die Ausschaltung der Zivilstellen bei der Festlegung des Programms. Es ist kennzeichnend, daß der für die wirtschaftlichen Fragen zuständige Zivilressortchef, der damalige Staatssekretär Helfferich, erst mehr als einen Monat später (29. Oktober 1916) von diesem neuen Programm in Kenntnis gesetzt wurde, und daß auch die Chefs der staatlichen Eisenbahnverwaltungen, insbesondere der preußische Eisenbahnminister v. Breitenbach, bei der Feststellung dieses Programms nicht herangezogen worden waren. Die Chefs dieser Verwaltungen äußerten denn auch die ernstesten Zweifel an der Durchführung des Hindenburg-Programms und wiesen auf die verhängnisvollen Folgen einer solchen Überspannung hin.<sup>20</sup> Es kann festgestellt werden, daß die Durchführung des Programms tatsächlich gelungen ist, wenn auch in dem Programm selbst zweifellos Fehler, wie der der zu späten Beschaffung von Tanks und Flugzeugen, unterlaufen sind. Jedenfalls waren bei Beendigung des Krieges an den durch das Hindenburg-Programm in erster Linie geforderten Materialien, wie Munition, Maschinengewehren usw. noch hinreichende Mengen zur Fortführung des Krieges vorhanden. Woran es aber insbesondere fehlte, war das Menschenmaterial. Das Hilfsdienstgesetz vom 5. Dezember 1916 mobilisierte zwar die gesamte männliche Bevölkerung vom vollendeten siebzehnten bis zum vollendeten sechzigsten Lebensjahr, konnte aber die Zahl der Frontkämpfer nicht so vermehren, wie dies zur siegreichen Beendigung des Krieges erforderlich gewesen wäre. Dabei war nach den amtlichen Angaben die Zahl der nicht im Heeresdienst beschäftigten kriegsverwendungsfähigen Personen verschwindend gering.

<sup>20</sup> *Helfferich*, *Der Weltkrieg*, Bd. II, S. 261/262.



Das Verkehrswesen konnte einem solchen Programm nicht gewachsen sein, wenngleich es dasselbe letzten Endes erfüllt hat. Es konnte dies aber nur durch Inanspruchnahme aller Reserven, durch einen Raubbau an Material sondergleichen, durch eine völlige Desorganisation des technischen und betrieblichen Apparates sowie durch Betriebseinschränkungen zustandebringen, die den eigentlichen Zivilverkehr fast zum Erliegen brachten. Das Hindenburg-Programm wirkte auf das Eisenbahnwesen einmal durch die gewaltige Steigerung der Transportmengen und, was noch bedeutender war, durch die Erhöhung der Transportweiten ein, sodann durch die betrieblichen Schwierigkeiten, die sich durch das Fehlen der notwendigen Rücksicht der vielen neuen Anlagen auf die Verkehrsverhältnisse ergaben.

#### d) DIE VERMEHRUNG DER TRANSPORTE DURCH DAS HINDENBURG-PROGRAMM

Das Hindenburg-Programm forderte zunächst eine starke Vermehrung der Kokszufuhren, besonders von Rheinland-Westfalen nach Lothringen-Luxemburg und umgekehrt, da ein großer Teil der lothringischen Minette in den Hütten des Niederrheins und der Ruhr zu Roheisen verarbeitet werden mußte. Dazu kam die vermehrte Förderung der Kohle; die Steigerung wurde auf rund eine Million Tonnen pro Monat geschätzt. Die Stahlproduktion von Lothringen, Luxemburg und der Saar, die in Gestalt von Halbzeug und gewalzten Blöcken an die Walzwerke und Maschinenfabriken von Rheinland und Westfalen ging, wurde gewaltig gesteigert. Auch bei den meisten anderen Gütern brachte das neue Programm eine Zunahme der Transportmengen. Dazu kam die fehlende Rationalisierung der Transporte, die sich in der Erhöhung der Transportweiten ausdrückt. Das Zusammenarbeiten der einzelnen Rohstoff- und Fertigfabrikate herstellenden Werke war auf die Fabrikation, nicht aber auf die Verkehrsnotwendigkeiten abgestellt. Da der Kriegsindustrie in der Preisgestaltung sehr weitgehende Zugeständnisse gemacht waren, spielten die Frachten keine entscheidende Rolle. Die Folge war, daß ein Austausch zwischen Rohstoffen, Halbzeug- und Fertigfabrikaten stattfand, der die Eisenbahnen weit stärker belastete als dies zu Friedenszeiten der Fall gewesen wäre. Die durchschnittliche Beförderungslänge der Güter stieg von 119 km im

Jahre 1913 auf 168 im Jahre 1917. Geht man davon aus, daß das Jahr 1913 ein Jahr starker betrieblicher Belastung der Eisenbahnen gewesen war, das ohne weiteren Ausbau der Anlagen und ohne Vermehrung des Fahrzeugparks eine Verstärkung kaum vertragen hätte, so konnte 1917 mit Rücksicht auf die Steigerung der Beförderungslänge selbst dann nur eine weit geringere Gütermenge als 1913 befördert werden, wenn, was aber nicht der Fall war, der Eisenbahnapparat noch die Leistungsfähigkeit des Jahres 1913 besessen hätte.

Es ergibt sich aber aus der Beziehung der in den einzelnen Jahren gefahrenen Gütertransporte zur Beförderungslänge, daß die Betriebsleistungen — auch der heimatlichen Eisenbahnen allein — infolge des Hindenburg-Programms stark gestiegen sind. Schon die Zahlen der Wagenachskilometer<sup>21</sup> bleiben 1916 nur unwesentlich hinter denen des Jahres 1913 zurück, wobei bei den Wagenachskilometern der Güterzüge die Zahlen wegen der Zuteilung der in Personenzügen beförderten Militärgüter zu den Personenzügen in der Statistik viel zu niedrig erscheinen. Vergleicht man dagegen die Güterverkehrsmengen mit den Transportweiten, so ergeben sich folgende Leistungen an Gütertonnenkilometern:

	1913	1914	1915	1916	1917	1918
Gütertonnenkilometer . . . .	59,6	54,7	60,0	68,2	68,5	66,6
(in Milliarden)						

Das bedeutet gegenüber 1913 im Jahre 1914 einen Rückgang um rund 10 vH, während 1915 die letzte Friedenszahl unbedeutend überschritten wird. 1916 ist die Zahl um 14 vH, im Jahre 1917 um 15 vH höher als 1913.

Diese Vermehrung der Transportleistungen konnte auch nicht dadurch wesentlich beeinflußt werden, daß die Eisenbahnverwaltungen selbst in den Jahren 1917 und 1918 — nicht zuletzt zur Behebung der Betriebsschwierigkeiten — ihre Bautätigkeit fast vollständig einstellten. Immerhin handelte es sich dabei um große Mengen von Massengut, das von den Eisenbahnen fernblieb. Auch die geringe Bahnunterhaltung und Bahnerneuerung, die durch den Zwang der Ereignisse unvermeidbar war, brachte für die Betriebslage eine gewisse Erleichterung.

<sup>21</sup> Vgl. die Statistik S. 280.

e) DIE NEUEN INDUSTRIEANLAGEN UND DAS BESTEHENDE  
EISENBAHNNETZ

Dazu kam die mangelnde Rücksichtnahme auf das Eisenbahnnetz bei den zahlreichen neuen industriellen Anlagen. Man sah dabei auf die Erlangung der erforderlichen Arbeitskräfte; insbesondere wurden Gegenden, in die fremde Kräfte hineinzudrängen sehr schwer gewesen sein würde, vermieden. Auch die Orte, die zu den betreffenden Rohstoffen gut gelegen waren, wurden mit Vorbedacht ausgewählt. Auf die eigentlichen Eisenbahnverhältnisse achtete man jedoch fast nie. Die Eisenbahnen erfuhren vielmehr meist von der Entstehung neuer Industrien erst dadurch, daß man von ihnen einen Anschluß an das Eisenbahnnetz verlangte, der oft gerade an dieser Stelle die Betriebsabwicklung außerordentlich ungünstig beeinflussen mußte. Dadurch, daß die Ablehnung derartiger Anträge sich aus kriegswirtschaftlichen Gründen verbot, ergaben sich denn auch die ersten betrieblichen Schwierigkeiten. Schon die Anfuhr der Baustoffe für die Anlage der betreffenden Unternehmung brachte die Stockungen, die später für die gesamte Betriebsführung so verhängnisvoll werden sollten. Besonders unangenehm wirkte sich die Zusammenballung derartiger neuer Anlagen im mitteldeutschen Gebiet aus.

Die aus dem Boden schießenden neuen Anlagen, die in vielen Fällen ein Ausmaß größten Stils hatten und daher einen Massentransport brachten, fügten sich in das bestehende Eisenbahnnetz nicht organisch ein. Die Eisenbahnen waren der Friedenswirtschaft angepaßt; sie waren an sich elastisch genug, sich auf die veränderte Kriegswirtschaft einzustellen, konnten aber einer völligen Umwälzung der Betriebsverhältnisse nicht folgen, ohne daß es zu erheblichen Stockungen kam. Die Errichtung dieser, vom Eisenbahnstandpunkt unrationellen Anlagen der neuen Kriegsindustrien, mußte in Verbindung mit den schon vorhandenen Betriebsschwierigkeiten zur Überfüllung der bestehenden Güterbahnhöfe und Anschlüsse und zum Rückstau von Frachten führen. Die besonders starken Stockungen in Mitteldeutschland und bei Berlin wirkten auf Schlesien zurück. Der Wagenumlauf verschlechterte sich, und es trat scharfer Wagenmangel ein.



## f) ANDERE GRÜNDE FÜR DIE BETRIEBSSCHWIERIGKEITEN

Das Hindenburg-Programm war kaum in der Durchführung begriffen, als die gespannte Ernährungslage eine überstürzte Abfuhr der Ernte notwendig machte. Die Betriebsanforderungen mehrten sich infolge der Frühdruschprämien gegenüber den normalen Jahren um mehr als das Doppelte, so daß die Mühlen den Zulauf der Wagen nicht bewältigen konnten. Außerdem mußten im Herbst 1916 täglich bis zu 8000 Wagen für Kartoffeln gestellt werden, während in früheren Jahren der Tagesbedarf höchstens 2500 Wagen betragen hatte. Dazu kam, daß diese Wagen einen weit größeren Weg als in früheren Jahren zurückzulegen hatten. Trotz dieses beschleunigten Abtransports der Kartoffelernte gestaltete sich die Ernährungslage immer ungünstiger, da die Erntemißlungen war. Es mußte deshalb das gesamte Reich mit Rüben versorgt werden, während früher diese Sendungen von den Erzeugungsanstalten zu den nahegelegenen Zuckerfabriken befördert worden waren. Der Rübenwinter des Jahres 1916/17 ist in aller Erinnerung. Für die Eisenbahnen kam es besonders darauf an, die Lebensmittelversorgung vordringlich zu behandeln, was wiederum betriebliche Stockungen und Verzögerungen anderer Transporte im Gefolge hatte.

Zur Vervollständigung der Schwierigkeiten brachte der Winter 1916/17 längere Frostperioden, während deren die Wasserstraßen versagten. Besonders in Süddeutschland wirkte die Vereisung der Ströme und Kanäle katastrophal. Die dortigen großen industriellen Anlagen, die auf den Wassertransport eingestellt und im Frieden mit großen Lagern ausgerüstet waren, um etwaige Zeiten der Stromsperre zu überwinden, waren während der nunmehrigen langen Frostperiode ohne jede Lagervorräte und dazu auf die Eisenbahnen angewiesen, die ihrerseits dem Ansturm nicht gewachsen waren.

Schließlich muß noch auf die einsetzenden Gepannschwierigkeiten hingewiesen werden, die zu großen Schwierigkeiten auf den Entladebahnhöfen führten.

## 5. Die Kennzeichen der Betriebsschwierigkeiten<sup>22</sup>

Die Folgen der im vorigen Punkt geschilderten Überbeanspruchung des Eisenbahnnetzes zeigten sich bald in einer an den verschiedenen Teilen des Netzes auftretenden stärkeren oder geringeren Ausschaltung des regelmäßigen Betriebsplanes. Zunächst konnten die größeren Bahnhöfe die für sie bestimmten Züge nicht mehr aufnehmen. In den Güterbahnhöfen wurden die Wagen nicht rechtzeitig entladen, so daß Stauungen eintraten. Die Rangierbahnhöfe wurden durch zu starke Ladungen verstopft. Für die vielen Bedarfszüge, die infolge der Steigerung der Frachten gebildet werden mußten, waren nicht rechtzeitig die nötigen Lokomotiven zur Stelle. Die Folge der Überlastung der Bahnhöfe war die Besetzung der einzelnen Streckenabschnitte mit wartenden Zügen und sich immer mehr häufenden und immer größere Ausmaße annehmenden Verspätungen. Auch in der Gegenrichtung der stockenden Zugfolge traten bald dieselben Verzögerungen ein, weil die für die Übernahme der Gegenzüge bestimmten Lokomotiven auf der Strecke festlagen und nicht rechtzeitig zur Stelle waren. Nach beiden Seiten stockte so der regelmäßige Verkehr. Sobald die Unregelmäßigkeiten ein bestimmtes erträgliches Maß überschritten, wurde dadurch der Fahrplan über den Haufen geworfen. Die Züge fuhren »wild«. Die Dienstenteilungen des Personals und der Lokomotivumlauf vollzogen sich gleichfalls nicht mehr nach festen Regeln, sondern wurden von Stunde zu Stunde nach dem Bedürfnis und den vorhandenen Kräften und Lokomotiven festgelegt. Vom Standpunkt des Verkehrs ergaben sich daraus dann eine bedeutende Erhöhung der Fahrzeit aller Züge, starke Verspätungen und Unregelmäßigkeiten der Personenzüge und Verzögerungen der Güter. Betrieblich und wirtschaftlich hatten die Stockungen eine starke Verringerung der Leistungsfähigkeit des gesamten Eisenbahnapparates zur Folge. Während die Zahl der in einer bestimmten Zeitspanne beförderten Züge abnahm, stieg die auf die gleiche Zeit aufzuwendende Lokomotiveleistung, in Lokomotivstunden ausgedrückt, bedeutend. Die durchschnittlichen Tagesleistungen einer Lokomotive betrug im Jahre 1916 nur 216 km,

<sup>22</sup> Vgl. hierüber insbesondere *Roebe*, Zusammenbruch der deutschen Eisenbahnen?

im Juni 1918 sogar nur noch 190 km. Die Feuerhaltung der Lokomotiven wurde erschwert, der Unterhaltungszustand der Fahrzeuge litt und die Ausbesserung wurde in kürzeren Abschnitten nötig. Von besonderer Bedeutung war die Überlastung des Personals, da die Unregelmäßigkeit der Betriebsführung ein Einhalten der Dienstdauerbestimmungen und der Dienstpläne nicht mehr ermöglichte. Wenn auch das Personal die Verlängerung der Dienstsichten meist willig ertrug, so war doch die körperliche Leistungsfähigkeit durch die inzwischen eingetretene schlechte Ernährung so herabgemindert, daß Dienstvernachlässigungen mit weiteren Unregelmäßigkeiten und mit Unfallfolgen nicht ausbleiben konnten. Diese lässige Dienstführung war zudem begünstigt durch die fortgesetzten Unregelmäßigkeiten selbst, die das Personal der geregelten Dienstführung entwöhnten.

Die Schwierigkeiten wuchsen noch dadurch, daß eine große Zahl von Transporten aus rein militärischen oder aus kriegswirtschaftlichen Gründen keine Verzögerung duldeten. Sie mußten also vordringlich befördert, das heißt praktisch aus den überall eingetretenen Verstopfungen herausgeholt werden, was nicht nur neue besondere Leistungen erforderte, sondern die Verzögerung der nicht dringlichen Sendungen noch erhöhte. Vielfach war eine Herausziehung der dringlichen Sendungen auch nur dadurch möglich, daß man die Strecken von nicht dringlichen Zügen und Wagen säuberte und diese auf Nebengleise der Bahnhöfe abstellte. War der Knoten im Wege der normalen Betriebsführung nicht mehr zu lösen, so mußte zu Verkehrssperren geschritten werden, indem für bestimmte, betrieblich besonders notleidende Bahnhöfe, Strecken oder ganze Gebiete die Annahme von Gütern verboten wurde, eine außerordentlich scharfe, aber unvermeidliche Maßnahme, die aber auch zeigte, wieweit die betriebliche Notlage der Eisenbahn gediehen war.

## 6. Die Mittel zur Abhilfe der Betriebsschwierigkeiten

### a) ALLGEMEINE GESICHTSPUNKTE

Wenn man die von den Eisenbahnen zur Abhilfe dieser Betriebsnot gefaßten Maßnahmen zusammenfassend betrachtet, so muß von vornherein betont werden, daß eine Beseitigung der



Schwierigkeiten während des Krieges (und auch nach seiner Beendigung für lange Zeit) nicht gelungen ist. Die Überspannung des Apparates war schon 1916 zu groß und stieg bis zum Ende des Krieges zu sehr, als daß es möglich gewesen wäre, wieder zu geordneten Verhältnissen zu kommen. Bei immer sich steigenden Leistungen und einer von Monat zu Monat mehr und mehr in die Erscheinung tretenden Schwächung des Apparates mußten sich die Verhältnisse notgedrungen immer schwieriger und schlechter gestalten. Eine grundlegende Besserung wäre vielleicht möglich gewesen, wenn, worauf schon an anderer Stelle<sup>23</sup> hingewiesen worden ist, eine stärkere Einbeziehung des Eisenbahnwesens in die planmäßige Kriegswirtschaft stattgefunden hätte. Da es aber an einer solchen Eingliederung fehlte, konnten die deutschen Eisenbahnen auf eine wirksame und durchgreifende Unterstützung von anderer, insbesondere militärischer Seite, nicht rechnen. Zwar versuchte der Feldeisenbahnchef, schon weil für ihn die Heimatverwaltungen das Reservoir waren, aus dem er seinen Bedarf an Personal und Material schöpfte, den Notwendigkeiten der deutschen Eisenbahnen bei den militärischen Stellen, insbesondere beim Kriegsamte, Nachdruck zu verleihen. Und insbesondere hat die vom Feldeisenbahnchef geschaffene Vertretung der kriegswirtschaftlichen Transportinteressen beim Kriegsamte und den Eisenbahnverwaltungen (Kriweis, Kommeis<sup>24</sup>) sehr gute Dienste geleistet.

Allein gegenüber der an erster Stelle stehenden eigentlichen Kriegsindustrie waren die Eisenbahnen machtlos. Insofern war allerdings eine gewisse mittelbare Hilfe vorhanden, als der Feldeisenbahnchef in den besetzten Gebieten in viel stärkerem Maße als es in der Heimat möglich gewesen wäre, durch Zurückdrängung des Zivilverkehrs eine Entlastung seiner Linien und eine Schonung seines Apparates durchführen konnte und damit auch die heimatlichen Verwaltungen entlastete. Eine besondere Bedeutung kam aber diesen Maßnahmen für die Heimatverwaltungen nicht zu. Beim Kriegsamte war der oberste Chef, General Groener, ein vorzüglicher Kenner des Eisenbahnwesens, und zahlreiche Maßnahmen des Kriegsamtes sind auf die Unterstützung der heimatlichen Eisenbahnen abgestellt. Aber auch hier han-

<sup>23</sup> Vgl. S. 55.

<sup>24</sup> Vgl. S. 73.

delte es sich um kleinere Mittel, die nur bescheidene Hilfe brachten. Denn die heimatlichen Eisenbahnen galten nicht als kriegswichtige Betriebe in dem Sinne, wie es die eigentliche, Kriegsbedarf herstellende Industrie war. Jedenfalls fanden zahlreiche Verordnungen, die zugunsten der Kriegsindustrie erlassen waren, auf die Eisenbahn keine Anwendung. Es sei hier nur darauf verwiesen,<sup>25</sup> daß den Eisenbahnen die wichtigsten Kupferteile der Lokomotiven entzogen wurden, wiewohl man dadurch den schon geschwächten Apparat zum Erliegen bringen mußte. Auch für die Ernährung der Eisenbahner konnte nur mit Mühe die Zuteilung derjenigen behördlich verwalteten Ernährungsmengen erlangt werden, die für die in der Kriegsindustrie tätigen Arbeiter ohne weiteres festgesetzt worden waren.

Es darf nicht verschwiegen werden, daß durch die große Liberalität, mit der die Kriegsindustrie in der Festsetzung der Preise behandelt wurde, die außerhalb der Kriegsorganisation stehenden Eisenbahnen sehr benachteiligt wurden. Die Eisenbahnverwaltungen konnten die erforderlichen Stoffe nicht erhalten, weil sie auf der Durchführung ihrer bestehenden, viel niedrigere Preise enthaltenden Verträge bestanden. Die Versuche, die zur Verringerung der Betriebsnot auf dem Gebiete des Personalwesens und der Stoffwirtschaft gemacht worden sind, werden an anderer Stelle behandelt. Auch die wichtigen Fragen der Beschaffung von Betriebsmitteln und der Fahrzeugreparatur sind anderswo dargestellt.<sup>26</sup> Man kann die übrigbleibenden Maßnahmen in organisatorische Hilfsmittel und in solche, die den Verkehr rationalisieren sollten, einteilen.

#### b) ORGANISATORISCHE MASSNAHMEN

Die organisatorischen Maßnahmen bestanden in der Hauptsache in einer Ergänzung der bestehenden Verwaltungsorganisation der Eisenbahnen nach der betrieblichen und verkehrlichen Seite hin. Gewisse Ansätze zu einer derartigen Organisation waren schon bei den Betriebsschwierigkeiten des Jahres 1912 gemacht worden, hatten sich aber während der ersten Zeit des Krieges nicht als erforderlich gezeigt, wenigstens hatte man ihr

<sup>25</sup> Vgl. S. 172 f.

<sup>26</sup> Wegen des Personalwesens s. S. 139, wegen der Stoffwirtschaft s. S. 163, wegen der Betriebsmittel s. S. 160 f.

Nichtvorhandensein nicht gespürt. Als die Störungen größeres Ausmaß annahmen, setzte man zunächst auf den wichtigsten Knotenpunkten Zugleitungen ein, die in unmittelbarem Benehmen mit den Bahnhöfen und den anschließenden Strecken, den Zwischenbahnhöfen und den Nachbarzugleitungen den Verkehr der Züge zu beobachten, bei Überlastung der Strecken den Zulauf zu regeln, bei größeren Stockungen für die Abstellung von Zügen zu sorgen und den durcheinandergeratenen Umlauf von Lokomotiven und Personal wieder ins Gleichgewicht zu bringen hatten. Für den Sitz der Direktion wurde zur Überwachung des Gesamtbetriebes und zur Ausgleichung innerhalb des Bezirks die Oberzugleitung unter dem für die Betriebsregelung verantwortlichen Oberbetriebsleiter eingesetzt. Da jedoch die Schwierigkeiten, besonders in dem engmaschigen Netz des Westens, sich stets über mehrere Direktionen erstreckten, wurden Generalbetriebsleitungen eingerichtet, und zwar zunächst eine im Westen (Generalbetriebsleitung West). Sie wurde im Oktober 1916 in Saarbrücken gegründet, dann nach Köln und im April 1917 nach Essen verlegt. Im Dezember 1916 wurde auch für den Osten, namentlich für den Verkehr zwischen Oberschlesien, Mitteldeutschland und Berlin eine Generalbetriebsleitung Ost in Berlin geschaffen. Beide Generalbetriebsleitungen erstreckten sich lediglich auf das preußisch-hessische Netz. Die Aufgaben der Generalbetriebsleitungen wurden durch einen Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 7. Januar 1917 dahin umschrieben, daß die gesamte Verkehrsbewegung zu überwachen war; sie sollten dahin wirken, daß unnötige Transporte unterblieben und unzweckmäßige besser geregelt wurden. Nach ihren Weisungen hatten Verkehrsumleitungen über Hilfswege stattzufinden, wenn der Verkehr auf den regelmäßigen Wegen nicht bewältigt werden konnte. Auch hatten sie die Arbeiten auf den Rangierbahnhöfen dem kriegswirtschaftlichen und militärischen Verkehr anzupassen. Ständige Fühlungnahme mit den Verkehrsinteressenten und den für die Kriegsversorgung maßgebenden militärischen Stellen war ihnen besonders anempfohlen. Wenn die Fühlungnahme mit den Verkehrsinteressenten nicht zum Ziele führte, konnten die Generalbetriebsleitungen zu Verkehrssperren und sonstigen Zwangsmaßnahmen, wie Zwangsentladung und Zwangszuführung von Gütern, übergehen. Zu einer



Zusammenfassung der betrieblichen Aufgaben in den süddeutschen Eisenbahnländern kam es zunächst nicht. Erst die großen Anforderungen, die die militärische Frühjahrsoffensive 1918 besonders an das süddeutsche Eisenbahnnetz stellte, brachte eine Vereinbarung zustande, wonach vom 21. Februar 1918 ab in Frankfurt a. M. eine Generalbetriebsleitung Süd eingerichtet wurde, zu der außer den südlichen preußischen Direktionen die Reichseisenbahnen, die badischen und württembergischen Staatsbahnen und eine Anzahl von Strecken der bayerischen Staatsbahnen einschließlich der Pfalzbahn gehörte.

Die Aufgabe der einzelnen Generalbetriebsleitungen war insofern nicht gleich, als die Generalbetriebsleitung West im Gegensatz zu den beiden anderen Generalbetriebsleitungen außer den betrieblichen auch die verkehrlichen Angelegenheiten zu erledigen, insbesondere durch Vereinbarung mit den Versendern und durch Einwirkung auf sie, namentlich durch stete Verbindung mit den Kriegsämtern und Kriegsgesellschaften, auf eine Rationalisierung der Transporte, auf die Vermeidung unnötiger Läufe, auf die Feststellung der Dringlichkeit der einzelnen Transporte usw. hinzuwirken hatte. Für den Bezirk der Generalbetriebsleitung Ost und die zunächst nicht einer Generalbetriebsleitung unterstehenden übrigen preußischen Eisenbahndirektionsbezirke nahm ein besonderes Generalverkehrsamt beim Eisenbahnzentralamt in Berlin diese Aufgabe wahr.

Eine einheitliche Betriebsleitung der deutschen Staatsbahnen war bei der föderalistischen Einstellung der meisten deutschen Staatsbahnen auch damals trotz der Kriegsnoté nicht zu erzielen. Doch wurde die Bildung einer besonderen Betriebsabteilung im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, der die gesamten Aufgaben der Betriebsführung, insbesondere die Zusammenfassung der Generalbetriebsleitungen, übertragen wurde, zur Gründung einer Kriegsbetriebsleitung benutzt, die unter der Leitung des Ministerialdirektors der neuen Betriebsabteilung und unter Zuteilung eines Kommissars des Feldeisenbahnchefs (Kommeis)<sup>27</sup> die Aufgabe erhielt, die Betriebslage des gesamten deutschen Netzes auf Grund täglicher Meldungen der betriebsführenden Eisenbahndirektionen zu verfolgen und überall einzugreifen, wo die Zuständigkeit der einzelnen Eisenbahnstellen

<sup>27</sup> Vgl. S. 73.

ihre Grenzen erreichte. Die Kriegsbetriebsleitung umfaßte zum ersten Male alle deutschen Eisenbahnen. Sie weist allerdings von vornherein wieder den Mangel einer Anordnungsbefugnis auf. Immerhin hatte sie das Gute, das einer gemeinsamen Zusammenarbeit immer innewohnt, und sie stellte die unmittelbare organisationsmäßige Verbindung mit dem Feldeisenbahnchef her, an der es bisher gefehlt hatte. Damit war zugleich eine, wenn auch nur lose organisatorische Verbindung zwischen den Eisenbahnen des besetzten Gebietes und den heimatlichen Verwaltungen geschaffen. Aber die Verbindungsstelle brachte es, wie gesagt, nicht zu Anordnungsbefugnissen; sie war lediglich auf eine vermittelnde Tätigkeit angewiesen; es fehlte ihr die Möglichkeit des Durchgreifens, das gerade in den letzten beiden Kriegsjahren nötig gewesen wäre.

Auch die sonstigen organisatorischen Maßnahmen beschränkten sich auf die Einrichtung von Verbindungsstellen der Eisenbahnen zu kriegswichtigen Organisationen. So wurden vom Jahre 1916 ab verkehrstechnisch besonders geschulte Eisenbahnbeamte zum Kriegsamt, zu den Kriegsamtsstellen und zu den Kriegsgesellschaften, die für militärische Transporte besonders in Frage kamen (Reichskartoffelstelle, Reichsgetreidestelle, Reichsstelle für Gemüse und Obst, Reichsfuttermittelstelle usw.), abgeordnet. Wegen der besonderen Wichtigkeit, die der Kohlentransport und die eigene Kohlenversorgung für die Eisenbahnen hatte, wurde im Ruhrkohlengebiet ein besonderer Kohlentransportausschuß und in Halle eine Kohlenausgleichsstelle für das Braunkohlengebiet geschaffen.

#### c) DIE MITTEL ZUR ABHILFE IM PERSONENVERKEHR

Mit Hilfe der organisatorischen Maßnahmen wurde versucht, die betrieblichen Schwierigkeiten zu beseitigen. Wie während des ganzen Krieges, kam es zunächst darauf an, überflüssige Transporte zu verhindern. In erster Linie kam dafür der Personenverkehr in Betracht. Die tarifarischen Maßnahmen, die zur Drosselung des Personen-, namentlich des Schnellzugverkehrs eingeschlagen wurden, sind auf S. 194f. eingehend dargestellt. Von einer Rationalisierung des Personenverkehrs durch besondere Zulassung und Genehmigung des einzelnen Transports ist während des Krieges abgesehen worden. Erst in den Wirren der

Nachkriegszeit hat man zu diesem Mittel gegriffen. Man entschloß sich vielmehr, den Personenverkehr, namentlich den Schnellzugsverkehr, derart zu verteuern, daß überflüssige Reisen aus Mangel an Mitteln nicht mehr möglich waren. Auf S. 195 f. ist ausgeführt, daß dieser finanzielle Zweck nur zum Teil erreicht wurde. Daß der betriebliche Erfolg nicht eintrat, lag an der Überflutung der Personen- und Schnellzüge mit Offizieren und Mannschaften, die in Einzeltransporten, als alleinreisende Militärpersonen und als Urlauber, zwischen den Kriegsschauplätzen reisten und die Züge füllten. Das Reisen war von der Mitte des Jahres 1917 ab eine solche Qual, daß nur die notwendigsten Reisen unternommen wurden; aber die Züge genügten dem Verkehr nicht.

Die Drosselung des Personenverkehrs ging in der Weise vor sich, daß, während vor der Krise 1916/17 etwa 70 vH der Friedenszüge gefahren wurden, nach dem Eintritt der betrieblichen Schwierigkeiten nur noch 48 vH, im Winter 1918 nur noch 43 vH befördert wurden. Alle unzureichend besetzten Züge, vor allem solche, die sich nicht in einen größeren Dienstplan einpassen ließen und besondere Lokomotiven und Begleitmannschaften erforderten, wurden zurückgezogen. Die Grundlage des Fahrplans wurde der Güterverkehr und der militärische Verkehr; im Gegensatz zum Friedensverkehr mußten sich der Personenzugs- und Schnellzugsfahrplan dem Güterzugsverkehr anpassen. Das wurde in erster Linie durch Verringerung der Schnelligkeit der dem Personenverkehr dienenden Züge erreicht. Schon im Frühjahr 1914 wurde als die Höchstgrenze für die Geschwindigkeit der Schnellzüge 80 km, für die Personenzüge 70 km und für Güterzüge 30 km in der Stunde festgesetzt. Dafür war die Erwägung maßgebend, die einzelnen Züge im einzelnen Dienst möglichst ohne Vorspann befördern zu können. Im späteren Verlauf des Krieges wurden diese Bestimmungen noch verschärft. Dazu kam die Ersparung von Zugkilometern durch Beseitigung von Personenzügen. Schon 1915 gelang es allein auf den preussischen Staatsbahnen, durch Beseitigung nicht ausreichend besetzter Personenzüge täglich rund 200 Zugkm einzusparen. Daneben wurde der Betrieb auf den Nebenbahnen grundsätzlich in der Weise umgestaltet, daß möglichst Pendelbetrieb, unter Verwendung nur einer Lokomotive und einer Begleitmannschaft,



ingerichtet wurde, wobei gleichzeitig nur gemischte Züge gefahren wurden, so daß mehr wie 200 Züge beseitigt werden konnten. Der Personenverkehr wurde weiter in der Weise eingeschränkt, daß nur noch Züge zur Aufrechterhaltung des Berufsverkehrs gefahren wurden, so daß der Personenverkehr an Sonn- und Feiertagen wesentlich eingeschränkt werden konnte. Diese Maßnahme führte allein in Preußen-Hessen zu einer täglichen Einschränkung von 160 000 Zugkm und 2400 t Kohle. Auf einer Reihe von verkehrsschwachen Strecken wurden sogar die Züge nicht mehr jeden Werktag, sondern nur einen um den anderen Tag abgelassen.

Auch das Zuggewicht wurde verringert. Zahlreiche Speise-, Schlaf- und Kurswagen wurden zurückgezogen. Die Vergünstigungen für die Stellung von Salonwagen wurde aufgehoben.

Schließlich mußte auch der militärische Personenverkehr gedrosselt werden. Der Leiter des Kriegsamts bestimmte bereits am 20. Dezember 1916, daß gewisse Beschränkungen in der Beförderung der Hilfsdienstpflichtigen einzutreten hätten. Auf seine Vermittlung wurde für die Zeit vom 23. Januar bis 19. Februar 1917 der gesamte Urlauberverkehr von den Fronten und nach der Heimat gesperrt; auch nach Aufhebung der Sperre blieb der Urlauberverkehr bei den Kampftruppen, im besetzten Gebiet und in der Heimat auf die Hälfte herabgesetzt.

Aber die günstigen Einwirkungen auf die Betriebslage, die man von den vorher genannten Einschränkungen und der scharf durchgeführten Urlaubersperre erhofft hatte, traten nicht ein. Man arbeitete daher ein bestimmtes System für Zugeinschränkungspläne aus, wobei man bei Inkrafttreten des sogenannten Planes A diejenigen Züge ausfallen ließ, die ohne Beschränkung des Militärurlauberverkehrs vorübergehend wegfallen konnten, was eine tägliche Ersparnis von rund 20 000 Zugkm und 85 Lokomotiven bedeutete. Der Plan B sah diejenigen Beschränkungen vor, die über Plan A hinaus bei einer allgemeinen Urlaubersperre möglich waren (tägliche Ersparnis von rund 87 000 Zugkm und 65 Lokomotiven), während Plan C durch den Wegfall der infolge einer derartigen allgemeinen Urlaubersperre nicht erforderlichen Militärurlaubierzüge eine weitere Ersparnis von 27 000 Zugkm und 51 Lokomotiven vorsah. Der Plan A trat am 13. Januar 1918 in Kraft. Er bedeutete eine neue außerordentlich

starke Drosselung des Personenverkehrs, die beispielsweise in der Haushaltskommission des Preußischen Landtags zu lebhaften Klagen Anlaß gab und die Geduld des Publikums tatsächlich auf eine harte Probe stellte. Die Einschränkung insbesondere der Schnellzüge, die zudem mit Militärtransporten immer weiter belastet wurden, obschon dies verboten war, führte zu Überfüllungen, die jeden vom Reisen abhielten, der nicht unbedingt dazu genötigt war. Während im Frieden die preußischen Staatsbahnen zwischen Berlin und Spandau 25 000 Menschen täglich zu befördern hatten, war der Verkehr im Jahre 1918 infolge der Verdopplung der Arbeiterzahl in den Spandauer Munitionswerkstätten auf 65 000 Menschen gestiegen. Auch die Beleuchtung und Heizung der Züge ließ, namentlich wegen des ungelernten Ersatzpersonals, meist zu wünschen übrig. Die Bestimmungen über die Höchstbelastung der Personen- und Schnellzüge wurden nicht eingehalten, da die Bahnhöfe sich des Andrangs der Reisenden auf die wenigen Züge nicht erwehren konnten, Vor- oder Nachzüge aber wegen des Mangels an Lokomotiven und Personal nicht gefahren werden konnten.

Der Einschränkungsplan A wurde während des Krieges nicht mehr aufgehoben. Im Gegenteil wurde er im Jahre 1918 mehrfach durch meist 14 Tage andauernde Urlaubssperren noch verschärft. Die großen Betriebsschwierigkeiten, die sich aus der gewaltigen März-Offensive des Jahres 1918 ergaben, machten sogar vom 1. März 1918 ab die Einführung des Militärfahrplans auf den Linien westlich des Rheins erforderlich. Auch die Militärurlauberzüge wurden in dem verlangsamten Militärfahrplan durchgeführt. Schließlich machten die Massenerkrankungen des Personals an Grippe im Herbst 1918 noch schärfere Einschränkungen des Personenverkehrs erforderlich.

Daß die Eisenbahnverwaltungen trotz dieser großen Schwierigkeiten die Personenbeförderung nicht von der Beibringung von Zulassungsscheinen abhängig machten, war in dem vorgerückten Stadium des Krieges nur richtig, da dieses System Betrügereien und Schiebungen Tür und Tor geöffnet hätte. Der Mißbrauch, der besonders im letzten Kriegsjahre mit den Militärfahrscheinen getrieben worden ist, zeigt, wie richtig es war, daß die Verwaltungen von einem derartigen System von Zulassungbescheinigungen absahen.

## d) DIE MITTEL ZUR ABHILFE IM GÜTERVERKEHR

Den Einschränkungen und Rationalisierungen auf dem Gebiete des Güterverkehrs waren weit engere Grenzen gesteckt als den gleichen Maßnahmen auf dem Gebiete des Personenverkehrs. Zunächst zeigte sich auch hier, daß die zahlreichen Ermahnungen an das Publikum, alle unnötigen Transporte auf den Eisenbahnen zu vermeiden, keine besondere Wirkung ausübten. Man darf das ebensowenig wie im Personenverkehr auf ein mangelndes Verständnis des Volkes für die Bedürfnisse der Kriegführung zurückführen; es erklärt sich vielmehr durch die körperliche, seelische und geistige Not, in die der einzelne infolge der langen Kriegsdauer geraten war, und die es ihm als berechtigt erscheinen ließ, auch für sich und seine Familie durch Herbeischaffung kleinerer Lebensmitteltransporte, durch Ersatz notwendig gewordener Haushaltsgegenstände usw. zu sorgen. Die Eisenbahnverwaltungen mußten aber darauf bedacht sein, daß nur die kriegswichtigen und lebenswichtigen Güter bei ihnen verfrachtet wurden. Es wurde deshalb zunächst die Wagengestellung einem Genehmigungsverfahren unterworfen, das für den militärischen Verkehr von den Linienkommandanturen, für den öffentlichen Verkehr von den Wagenbureaus der Eisenbahndirektionen durchgeführt wurde. Die diesen Grundsätzen entsprechende Einstellung der für die Massentransporte in Betracht kommenden Stellen wurden durch die auf S. 126 schon erwähnte Abordnung von Eisenbahnverkehrsbeamten zu den Kriegsamtstellen, Kriegsgesellschaften usw. wenigstens zum großen Teil erreicht. Ein weiteres Mittel zur Ersparnis an Wagen bestand in der Erhöhung der Stückguttarife,<sup>28</sup> durch die man den Stückgutverkehr wieder mehr dem Sammelladungsverkehr der Spediteure zuzuführen hoffte. Die Bedeutung der Maßnahme war augenscheinlich, wenn man bedenkt, daß ein Stückgutwagen im allgemeinen nur mit 2—3 t ausgelastet ist, daß andererseits von den im Jahre 1914 im Gebiete der preußischen Staatsbahnen arbeitsfähig insgesamt gestellten gedeckten Wagen rund 45 vH für Frachtstückgut bestimmt waren. Eine weitere Ersparnis an den besonders durch die Truppentransporte stark in Anspruch genommenen gedeckten Wagen wurde im späteren Verlauf des

<sup>28</sup> Vgl. S. 201.



Krieges durch die schon erwähnte, den Eisenbahnen erteilte Ermächtigung erzielt, die sie von der Verpflichtung der Eisenbahnverkehrsordnung und der Tarife zur Stellung gedeckter Wagen entband. Eine große Ersparnis an Transportraum wurde ferner durch die Befugnis der Versender, die Wagen mit Fassungsraum von 15 t bis zur Tragfähigkeit von 17,5 t zu beladen, erreicht, wenngleich bei der schlechten Beschaffenheit des Schmiermaterials die Auslastung der einzelnen Wagen zu immer mehr zunehmenden Heißläufern führte, so daß die Überbeladung der während des Krieges angelieferten, zum Teil mit Ersatzstoffen ausgestatteten Wagen verboten werden mußte.

In das Gebiet der Wagenausnutzung gehören auch die Maßnahmen zur schnelleren Beladung und Entladung der Wagen. Die Kürzung der Entladezeiten, die Heraufsetzung der Wagenstandsgelder und besondere Bestimmungen über die Berechnung des Wagenstandgelds an Sonn- und Feiertagen sind hier zu nennen.

Besondere Bedeutung erhielt aber in der letzten Zeit des Krieges die Zwangsentladung von Güterwagen. Die Wagenknappheit, die durch das Herumstehen beladener Wagen in den Anschlußgleisen und auf den Freiladestraßen entstand, wurde immer größer. Diese Verzögerungen in der Entladung, verbunden mit den Stockungen infolge der Betriebsschwierigkeiten, zeigen sich am besten darin, daß die Umlaufszeit zum Beispiel der gedeckten Güterwagen von 3,16 Tagen im Januar 1913 auf 5,46 Tage im November 1917 gestiegen war. Die auf S. 278 enthaltene Statistik enthält über die Erhöhung der Umlaufszeit genauere Angaben. Wie sehr diese Verzögerungen auf die Entladeschwierigkeiten zurückzuführen waren, ergibt sich unter Umständen daraus, daß nach einer Mitteilung des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten im preußischen Landtag <sup>29</sup> bereits im Herbst 1916, also kurz nach dem Einsetzen des Hindenburg-Programms, in den militärischen Anlagen und denjenigen Teilen der Anlagen, die für kriegswirtschaftliche Zwecke arbeiteten, wochenlang gegen 10 000 Wagen herumstanden, die nicht entladen werden konnten. Transportoffiziere, die der Feldeisenbahnchef zur Erzwingung einer schnelleren Entladung bei den Anlagen bestellte, sorgten

<sup>29</sup> Sitzungsbericht 78. Sitzung vom 10. März 1917, S. 5039.

für eine gewisse Besserung der Verhältnisse. Für den Freiladeverkehr wurde die Entladung durch militärische Entladekommandos beschleunigt, die der Feldeisenbahnchef den Eisenbahnverwaltungen zur Verfügung stellte. In Berlin waren die Verhältnisse besonders erschwert, da von täglich rund 2000 Wagen, die entladen werden mußten, nur 800—900 entladen werden konnten, so daß sich ein täglich steigender Rest von 1200 Wagen ergab. Da die Kohlenversorgung Berlins unter diesen Übelständen erheblich litt und die stärksten Beschwerden einsetzten, ging hier die Eisenbahnverwaltung zur Beschaffung eines eigenen Wagenparks über, nachdem der Feldeisenbahnchef bei der Versorgung mit den nötigen Pferden seinen Beistand geliehen hatte.

#### e) DIE ABDRÄNGUNG VON EISENBAHNTRANSPORTEN AUF ANDERE VERKEHRSMITTEL

Die Eisenbahnverwaltungen versuchten weiter, Güter, die nicht notwendig auf die Eisenbahn angewiesen waren, auf andere Transportmittel abzudrängen. Dabei kamen zunächst die Landstraßen, soweit es sich nicht um kurze Strecken handelte, schon deshalb nicht wesentlich in Betracht, weil es infolge des Krieges an den nötigen Pferden fehlte. Dagegen war die Einspannung der Kleinbahnen und Straßenbahnen in den Güterbeförderungsdienst von größerer Bedeutung, zumal dadurch der Wagenpark der Staatseisenbahnen geschont wurde, da die Beförderung in eigenen Straßenbahngüterwagen und Spezialwagen oder in alten umgebauten Wagen stattfand. In großer Zahl wurden Anschlüsse an Staatsbahnhöfe, an Wasserumschlagstellen, an Proviantämter, Industriewerke, Krankenhäuser und sonstige Anstalten hergestellt. Allein im Aachener Gebiet wurden bis Ende 1917 43 derartige Anschlüsse, davon 33 an industrielle Werke, eingerichtet.<sup>30</sup> Die Klein- und Straßenbahnen beförderten insbesondere Bau- und Betriebsstoffe, Lebensmittel, besonders Kartoffeln, Brennstoffe, namentlich Kohlen, sowie Rohstoffe und Fertigfabrikate der Kriegsindustrie.

Eine Entlastung der Eisenbahnen in größerem Umfange konnte jedoch nur die Abdrängung von Verkehr auf die Wasserstraßen bringen. Hier stellten sich zwei Hemmungen ein. Zunächst waren, wie schon betont, die Wasserstraßen gerade während des starken

<sup>30</sup> Die deutschen Eisenbahnen 1910—1920, S. 300.

Herbst- und Winterverkehrs vielfach wegen des Frostes und Eises außer Betrieb; auch im Sommer traten mehrfach durch niedrigen Wasserstand Stockungen ein. Sodann fehlte es an einer kriegswirtschaftlichen Organisation der Wasserstraßen. Ihre Heranziehung für militärische Transporte war nur beim Rhein, und hier nur für die Mobilmachung vorgesehen. Ihre planmäßige Benutzung nach Erledigung der Mobilmachung fand zunächst überhaupt nicht statt, während in den besetzten Gebieten des Westens, später auch des Ostens und namentlich des Südostens ihre Heranziehung durch die Organe des Feldeisenbahnchefs mit gutem Erfolge organisiert wurde.<sup>31</sup> Erst Ende 1916 konnte in Deutschland die Schiffsabteilung des Feldeisenbahnchefs<sup>32</sup> eine Zusammenfassung der in zahlreichen Einzelunternehmungen zersplitterten Schifffahrt beginnen und ihre Leistungsfähigkeit für neue Aufgaben herbeiführen. Die schnelle Beförderung auf den Eisenbahnen, die günstigen, während des Krieges kaum erhöhten Eisenbahntarife, die oben erwähnten Witterungsschwierigkeiten machten es aber schwer, die Verkehrstreibenden zur Schifffahrt heranzubringen. Dazu kam, daß die Schiffsunternehmen ihre Arbeitskräfte an das Heer hatten abgeben müssen, so daß erst durch allmähliche Zurückberufung der Mannschaften ein ordnungsmäßiger Betrieb möglich war. Nachdem erst einmal die neue Organisation arbeitete, wurde durch einen entsprechenden Druck auf die Versender und durch Verweigerung der Wagengestellung für Güter, bei denen die Lage der Versand- und Empfangsstationen, die Beschaffenheit und die geringe Eilbedürftigkeit des Gutes dies zuließ, der Wasserweg eingeschaltet. In der Hauptsache kam es natürlich auf die großen Massengüter an, bei denen die in die kriegswirtschaftliche Organisation eingespannten Versandstellen zur Benutzung des Wasserweges veranlaßt wurden. In dem Zehnjahresbericht der Reichsbahn ist<sup>33</sup> der Erfolg dieser Abdrängungsmaßnahme in dem Verkehr zwischen dem Ruhrbezirk und Süddeutschland besonders dargestellt. Die Wirkung der Abdrängung ist auch in der statistischen Übersicht enthalten.<sup>34</sup>

<sup>31</sup> Vgl. S. 72.

<sup>32</sup> Vgl. S. 74.

<sup>33</sup> Siehe dort S. 164.

<sup>34</sup> Siehe S. 276.



Gegenüber einem immer zunehmenden Rückgang in den Jahren 1914, 1915 und 1916 macht sich im Jahre 1917 eine geringe Aufwärtsbewegung bemerkbar, während im Jahre 1918 fast der Friedensverkehr wieder hergestellt ist. Dabei tritt die Steigerung bei den beiden wichtigsten oberrheinischen Umschlagplätzen Ludwigshafen und Mannheim am stärksten in Erscheinung. Die Eisenbahn selbst hatte im übrigen zu dieser Steigerung des Binnenwasserverkehrs besonders beigetragen, indem sie die Dienstkohle nach Süddeutschland trotz der Frachtverteuerung auf den Wasserweg umlegte.

Man muß sich jedoch hüten, die Bedeutung der Entlastung der Eisenbahnen durch die Wasserstraßen zu überschätzen. Während im Jahre 1913 von dem Gesamtverkehr der deutschen Eisenbahnen und Binnenwasserstraßen (nach Tonnen berechnet) noch 17 vH auf die Binnenwasserstraßen entfielen, sank ihr Anteil am Gesamtverkehr fortgesetzt.<sup>35</sup> Im Jahre 1914 betrug er 16 vH, im Jahre 1915 nur 12 vH und in den Jahren 1916—1918 nur noch 10 vH. Tonnenmäßig war allerdings im Jahre 1916 gegenüber dem Vorjahre eine Mehrleistung der Wasserstraßen von 6 Mill. t zu verzeichnen, wovon 3 Mill. t auf Steinkohle entfielen,<sup>36</sup> während andererseits die Eisenbahnen einen Verkehrszuwachs von 48 Mill. t zu verzeichnen hatten. Im Jahre 1917 ging aber die Leistung der Wasserstraßen wieder um 6 Mill. t (im Steinkohlenverkehr um 2 Mill. t) zurück. Es ergibt sich daraus deutlich, daß die Abdrängung des Verkehrs auf die Wasserstraße in den späteren Kriegsjahren zwar ein kleines Hilfsmittel zur Verringerung der Betriebsschwierigkeiten war, das auch an manchen Stellen örtliche Entlastungen, oft größeren Umfangs, herbeiführte. Im Gesamtverkehr war aber die Entlastung nicht von allzu großer Bedeutung. Auch die absolute Leistung der Wasserstraßen in den Jahren 1917 und 1918 hat, wie die statistische Tabelle auf S. 276 zeigt, die Leistung des Jahres 1916 nicht erreicht.

#### f) DIE RATIONALISIERUNG DER TRANSPORTE

Schließlich versuchten die Eisenbahnen durch besondere Maßnahmen die Transporte in der Weise zu rationalisieren, daß sie das Kreuz- und Querfahren von Gütern verhinderten. Nachdem

<sup>35</sup> Vgl. die Statistik S. 276.

<sup>36</sup> Vgl. auch S. 276.

sich herausgestellt hatte, daß die durchschnittliche Beförderungslänge gegenüber der Vorkriegszeit von Jahr zu Jahr stieg, lenkte man das besondere Augenmerk auf diejenigen Fälle, in denen eine Verringerung der Beförderungslängen möglich erschien. Auch hier arbeiteten die Linienkommandanturen mit den Eisenbahndirektionen Hand in Hand. Die Verkehrsbeauftragten der Eisenbahnen bei den Kriegsämtern und Kriegsgesellschaften wirkten ebenso wie die Generalbetriebsleitungen und das Generalverkehrsamt an dieser Aufgabe mit. Es war aber an sich schon schwer, die Verfrachter zu veranlassen, eingespielte Absatzbeziehungen aufzugeben. Zudem stellte die Kriegswirtschaft mit ihrer Spezialisierung der Fabrikation und mit ihrer Umwälzung auf dem Gebiete der Ernährung Ansprüche an die Eisenbahnen, die trotz ihrer Unwirtschaftlichkeit in den Kauf genommen werden mußten. Wenn es auch gelang, bei manchen Transporten, wie zum Beispiel im Rüben- und Kartoffelverkehr, unangemessene Gegenläufe zu beseitigen, und wenn es auch durch Vereinbarungen mit den Versendern und durch scharfen Druck auf sie im Einzelfall möglich war, Erzeuger und Verbraucher örtlich näher zusammenzubringen, so war doch auch hier der Gesamterfolg gering, wie sich aus dem Weitersteigen der Beförderungslänge ergibt. Die Eisenbahnverwaltungen selbst gingen übrigens bei der Einschränkung unrentabler Transporte mit bestem Beispiel voran. Insbesondere wurde der Ausgleich der Kohlenlieferungen in der Weise durchgeführt, daß möglichst geringe Zugleistungen nötig wurden.

#### g) ZUSAMMENFASSUNG DES ERGEBNISSES

Die zahlreichen Versuche, durch die geschilderten Maßnahmen der Verkehrsnot zu steuern, konnten, wie schon ausgeführt, im Endergebnis keine besondere Erleichterung bringen. Den militärischen Anforderungen und dem Hindenburg-Programm mit seinen gigantischen Ausmaßen war der stark geschwächte Eisenbahnapparat nicht gewachsen. Der Apparat hat allerdings letzten Endes nicht versagt. Und wenn das Menschenmaterial für die Kriegführung ausgereicht hätte und die kriegerischen Operationen vom Glück weiter begünstigt gewesen wären, so hätten die Eisenbahnen trotz der Schwierigkeiten, mit denen sie zu kämpfen hatten, den glücklichen Ausgang des Krieges gewähr-

leistet. Ihre später darzustellenden Leistungen bei der Demobilisierung des deutschen Heeres haben gezeigt, daß es beim Kriegsausgang mit ihrer Kraft noch nicht zu Ende war.

## 7. Unfälle und Diebstähle während des Krieges

### a) UNFÄLLE

Die Folgen der starken Betriebsstockungen der Kriegsjahre zeigen sich auch in der Vermehrung der Eisenbahnunfälle. Während ihre Zahl, berechnet auf 100 km Betriebslänge, ebenso wie die Anzahl der im Eisenbahnbetrieb getöteten oder verletzten Personen bis zum Jahre 1915 von den Friedenszahlen nur unmerklich abweicht, steigt die Unfallziffer vom Jahre 1916 ab schnell. Während das Jahr 1911 nur einen schwereren Unfall, das Jahr 1912 nur 2 und die Jahre 1913 und 1914 nur je einen größeren Unfall zu verzeichnen hatten, ereigneten sich im Jahre 1915: 5, im Jahre 1916: 5, im Jahre 1917: 7 und im Jahre 1918: 18 Unfälle schwerster Art. Besonders im Jahre 1918 mehrten sich die Zusammenstöße von Zügen mit für Friedensbegriffe ungewöhnlichen schrecklichen Folgen. Der schwerste Unfall seit dem Bestehen der deutschen Eisenbahnen ereignete sich am 30. Juli 1918, wo bei Zentoch im Bezirk Bromberg infolge Entgleisung eines Schnellzuges 40 Personen getötet und 43 Personen verletzt wurden. Im November 1918 wurden durch den Zusammenstoß eines Kindersonderzuges mit einem Güterzug und durch den Zusammenstoß zweier Schnellzüge 73 Personen getötet und 136 Personen verletzt, die höchste monatliche Unfallziffer, die während der Kriegszeit erreicht wurde. Auch hier zeigte es sich, daß der Bogen überspannt war, und daß es trotz der aufopferungsvollen Tätigkeit des Personals nicht möglich war, die volle Sicherheit der Transporte noch zu gewährleisten.

### b) DIE DIEBSTÄHLE

Einen guten Gradmesser für die Verschlechterung der Betriebs- und Verkehrsverhältnisse auf den deutschen Eisenbahnen bildet auch die Zunahme der Eisenbahndiebstähle. Nicht als ob die Eisenbahnen unter der Überhandnahme asozialer Elemente besonders gelitten hätten. Aber es häuften sich eben mit der zunehmenden Dauer des Krieges die Eigentumsvergehen auch bei



den Verkehrsanstalten. Der zum Teil minderwertige Ersatz des an die Front und zu den Feldeisenbahnformationen abgegebenen Personals und der zunehmende Mangel an Lebensmitteln und Gebrauchsgegenständen, der zu Diebstählen und Beraubungen besonders anreizte, waren die Ursachen der vielen Diebstähle und Beraubungen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Steigerung der eingegangenen Fehlmeldungen, der Entschädigungsanträge und der Ausgaben für Verlust und Beschädigung von Transportgegenständen, wobei die starke Preissteigerung bei den Geldbeträgen zu berücksichtigen ist.

Jahr	Zahl der eingegangenen		Ausgaben für Verlust und Beschädigung (in Millionen Mk.)
	Fehlmeldungen	Entschädigungsanträge	
1913	169 801	74 172	7,0
1914	223 746	73 990	5,2
1915	291 117	128 667	9,2
1916	433 464	170 581	19,9
1917	675 144	364 677	87,0
1918	492 795	268 086	148,1

Im Laufe des Krieges war eine wirksame Bekämpfung der Diebstähle nicht möglich, während bald nachher durch besondere organisatorische Maßnahmen eine durchgreifende Besserung erzielt wurde.

## FÜNFTER TEIL

### Die Personalwirtschaft<sup>1</sup>

#### 1. Der Personalbestand und die Einwirkung des Krieges. Abgabe vom Personal

Das Personal der deutschen Eisenbahnverwaltungen bestand zum Beginn des Krieges, wie übrigens auch heute das der Deutschen Reichsbahn, aus Beamten und Arbeitern. Auf beide Gruppen fanden die Bestimmungen der Wehrordnung über die Zurückstellung von Eisenbahnbediensteten vom Kriegsdienst Anwendung. Danach war die Zurückstellung grundsätzlich ausgeschlossen bei den Beamten und Arbeitern, die für den Dienst bei den mobilen Eisenbahntruppen vorgesehen waren. Daß man im übrigen mit der Zurückstellung vom Heeresdienst bei den gewaltigen Leistungen, die der Zweifrontenaufmarsch von den Eisenbahnen verlangte, möglichst weit ging, war selbstverständlich. Gewisse Störungen, die sich in den ersten Tagen der Mobilmachung bei der Abwicklung des Gepäckverkehrs<sup>2</sup> sehr unliebsam bemerkbar machten, waren auf die sofortige Freigabe eines Teiles des unteren Verkehrspersonals, insbesondere der Gepäckträger, zum Heeresdienst zurückzuführen und konnten als die ersten Mahner zur Vorsicht angesehen werden. Eine große Zurückhaltung war auch deswegen geboten, weil der Mobilmachungsplan einen schnellen Vorstoß nach Belgien und Nordfrankreich und damit eine Besetzung der Eisenbahnen vorsah, für die die rein militärischen Eisenbahnformationen nicht ausreichen konnten. Schon Ende November 1914 waren im Militärbetrieb des westlichen Kriegsschauplatzes rund 20 000 Beamte und Arbeiter der deutschen Eisenbahnverwaltungen tätig.<sup>3</sup> Dabei

<sup>1</sup> Aus den im Verzeichnis des Schrifttums enthaltenen Werken sind in diesem Abschnitt besonders benutzt: Die deutschen Eisenbahnen 1910—1920; Schwarte, Der große Krieg, Organisationen. Erster Teil.

<sup>2</sup> Vgl. S. 79.

<sup>3</sup> Vgl. S. 67.

waren die Grenzdirektionen des Westens (Straßburg, Ludwigshafen, Saarbrücken, Köln) sowie des Ostens (Königsberg, Danzig, Bromberg) von der Verpflichtung zur Abgabe von Personal zu planmäßigen Feldeisenbahnformationen zunächst grundsätzlich ausgenommen und wurden auch bei späteren Abgaben nur in beschränktem Maße herangezogen. Wegen des starken Abgangs an Offizieren der fechtenden Truppen ordneten die Heimatverwaltungen im November 1914 auch die Abgabe aller abkömmlichen Offiziere und Offizierdiensttuer und der ehemaligen Frontunteroffiziere, die sich zur Ausbildung von Ersatzmannschaften eigneten, an. Auch dem starken Drängen zahlreicher begeisterter Beamten und Arbeiter zur Abgabe an die Front wurde meist stattgegeben. Infolge dieser weitgehenden Freigabe von Personal hatten im Jahre 1915 allein die preußisch-hessischen Staatseisenbahnen 125 000 Bedienstete zum Kriegsdienst abgegeben, wovon 58 000 Mann an der Front und 67 000 bei Feldeisenbahnformationen und kriegswirtschaftlichen Organisationen tätig waren. Die Schwächung des personellen Apparates machte sich jedoch bereits so stark bemerkbar, daß die preußische Verwaltung die Eisenbahndirektionen zu großer Vorsicht bei der weiteren Abgabe von Personal mahnen mußte. Die Bediensteten selbst wurden darauf hingewiesen, daß auch der Dienst in der Heimat Dienst am Vaterlande sei. Trotzdem wurde im Jahre 1916, als das Hindenburg-Programm die Zusammenfassung aller Kräfte erforderte, versucht, wiederum einen Teil des kriegsverwendungsfähigen Personals, und zwar etwa 20—25 vH des vorhandenen männlichen Personals, für den Heeresdienst zur Verfügung zu stellen. Der Versuch scheiterte jedoch an der Unmöglichkeit, mit den eingestellten Ersatzkräften den immer stärker und unregelmäßiger werdenden Verkehr zu bewältigen.

Trotzdem wurde auch im weiteren Verlauf des Krieges fortgesetzt Personal für den Heeresdienst abgegeben. Wie die Unterlagen erkennen lassen, waren am 31. Dezember 1917 von den deutschen Bahnen insgesamt 288 000 Mann abgegeben. Davon entfielen 189 000 Mann auf die Front, 30 000 auf die militärischen Feldeisenbahnformationen und 68 000 auf den zivilen Militärbetrieb. Bei letzterem waren im April 1918<sup>4</sup> 346 höhere

<sup>4</sup> Vgl. S. 270 f.



Beamte, 9185 mittlere Beamte, 23 564 untere Beamte und 36 165 Hilfsbeamte und Arbeiter tätig. Zwei Drittel des gesamten Netzes der besetzten Gebiete (17 300 km) wurden von deutschen Zivil-eisenbahnformationen betrieben, im Westen sogar drei Viertel der besetzten Strecken, das heißt 6671 km. Auf die preußisch-hessischen Staatsbahnen entfielen von der Gesamtabgabe allein 216 000 Köpfe, das heißt 37,4 vH des Personalbestandes vom 31. März 1913. Die sächsischen Staatsbahnen standen mit 21 000 Köpfen = 42 vH des Friedenspersonalstandes noch über der Zahl für das preußisch-hessische Netz, während die bayerischen Bahnen mit einer Abgabe von 19 000 Köpfen = 28,1 vH des Friedenspersonalbestandes unter den Zahlen für das preußische Netz blieben. Es ist jedoch bei diesen Zahlen zu berücksichtigen, daß unter dem — namentlich an die Front — abgegebenen Personal sich zum sehr großen Teil die jugendlichen Arbeiter befanden, die unter den später noch zu behandelnden erleichterten Bedingungen in den Dienst der Verwaltungen eingestellt worden waren, aber beim Eintritt ihrer Dienstfähigkeit bzw. beim Aufruf ihres Jahrgangs zu den Fahnen freigegeben wurden. Der preußische Eisenbahnminister wies im Mai 1917 die Eisenbahndirektionen an, in Zukunft nur noch diese Bediensteten freizugeben; beim übrigen Personal sollte nur noch ein Austausch von noch in der Heimat befindlichen kriegsverwendungsfähigen Bediensteten mit garnisondienst- oder arbeitsdienstverwendungsfähigen stattfinden. Als endlich gegen die Mitte des Jahres 1918 infolge der inzwischen ungünstig gewordenen Kriegslage die Oberste Heeresleitung bei ihren Forderungen auf Ersatzmannschaften auch auf die Eisenbahnen zurückgreifen wollte, mußten die Heimatverwaltungen ihr völliges Unvermögen zur Abgabe von Bediensteten für die Front erklären.

Diese Zurückhaltung gegenüber der Freigabe für die Front war um so nötiger, als insbesondere die zivilen Feldeisenbahnformationen fortgesetzt, wenn auch in geringerem Umfange, neues Personal anforderten. Besonders drückend war 1916 die Abgabe von Werkstättenarbeitern, an denen die Heimat erheblichen Mangel hatte. Auch die Zahl der als Ersatz für unbrauchbar gewordene Kräfte der Zivilformationen des Feldeisenbahnschefs angeforderten Bediensteten war im Laufe der gesamten Kriegsjahre nicht unerheblich.

Der große Mangel an bestimmten Gruppen des Personals, besonders den Werkstättenarbeitern, führte sogar schon im Jahre 1916 zur Beschreitung des umgekehrten Weges, das heißt der Rückforderung von abgegebenem Personal. Nachdem man bereits im Jahre 1915 von der weiteren Abgabe dieses Personals abgesehen hatte und sich der Reparaturstand der Fahrzeuge trotzdem in bedrohlichem Maße verschlechterte, wurde von 1916 ab das Werkstättenpersonal der Eisenbahnen nach und nach von der Front zurückgegeben, und zwar kehrten vom Jahre 1917 ab auch die kriegsverwendungsfähigen Werkstättenbediensteten (mit Ausnahme der bei den Fliegertruppen und der Marine beschäftigten) zurück. Im Jahre 1916 wurde ferner infolge der eintretenden Betriebsschwierigkeiten ein Teil des Rangierpersonals freigemacht, und im Februar 1918 schließlich wurde die Rückkehr einer weiteren großen Zahl von Bediensteten, die bei den Besatzungs- und Etappentruppen sowie bei bestimmten Formationen der Ost- und Südostfront Dienst taten, zu ihrer Dienststelle abgeordnet. Es handelte sich dabei um 20 000 Mann. Wenn dies bei der immer kritischer werdenden Kriegslage gelang, so war es auf die Unterstützung des Feldeisenbahnchefs, der sich mit seinem großen Einfluß gegenüber den militärischen Stellen durchsetzte, zurückzuführen.

Inwieweit tatsächlich der personelle Apparat der Eisenbahnen in den einzelnen Jahren des Krieges durch Personalabgaben geschwächt war, ist aus der Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands und aus den Angaben in dem Werk des Reichsverkehrsministeriums »Die deutschen Eisenbahnen 1910—1920« nicht zu ersehen. Die in diesen beiden Werken enthaltene Personalbewegung beruht nämlich insofern auf finanzieller Grundlage, als alle Bediensteten erfaßt sind, für die eine völlige oder teilweise Bezahlung durch ihre Heimatverwaltung geleistet wird, also ein großer Teil der an die Front und Feldeisenbahnformationen abgegebenen Kräfte. Deshalb ergibt diese Statistik einmal zu hohe Bestandszahlen; besonders unrichtig ist aber, weil gleichfalls zu hoch, auch der aus ihr hergeleitete Personalverbrauch auf 1 km der Betriebsstrecken. Auch die Angaben, die sich in dem erwähnten Zehnjahresbericht auf S. 32 über die Zahl der dem Heimatdienst mit Gebührenzahlung durch die Heimatverwaltungen entzogenen Beamten finden, geben nicht

die vollständigen Zahlen wieder. Vielmehr vermindern sich, wie aus der Übersicht auf S. 283 f. zu ersehen ist, die Zahlen der Reichsstatistik um folgende Zahlen:

im Jahre 1914 um 52 000 Köpfe

„ „ 1915 „ 67 500 „

„ „ 1916 „ 80 000 „

„ „ 1917 „ 100 000 „

Damit ergeben sich als tatsächlich zur Arbeitsleistung bei den Staatsbahnen vorhandene Kräfte:

im Jahre 1913 rund 774 000 Kräfte

„ „ 1914 „ 701 000 „ = 90 vH von 1913

„ „ 1915 „ 657 000 „ = 85 „ „ „

„ „ 1916 „ 669 000 „ = 86 „ „ „

„ „ 1917 „ 709 000 „ = 91 „ „ „

In den schwierigsten Zeiten des Jahres 1917 blieb also trotz der Einstellung der zahlreichen männlichen und weiblichen Ersatzkräfte von geringerem Leistungswert das zur Verfügung stehende Personal um 9 vH hinter dem Personalbestand von 1913 zurück.

Aus dieser Feststellung ergibt sich ohne weiteres ein Rückgang des Verbrauchs an Köpfen während des Krieges im Verhältnis zur Vorkriegszeit, insbesondere gemessen an der kilometrischen Betriebslänge. Während im Jahre 1913 auf 1 km Betriebslänge 13,46 Köpfe entfielen, sank die Zahl auf 11,20 Köpfe im Jahre. Infolge Einstellung von Ersatzkräften (unter gleichzeitiger Erhöhung der Abgaben für das Heer) stieg dann die Zahl im Jahre 1916 auf 11,34, im Jahre 1917 auf 12,00 Köpfe, blieb also auch in diesem Jahre noch um 1,46 Köpfe unter der Zahl von 1913. Das Jahr 1918 bietet mit Rücksicht auf die in seiner zweiten Hälfte infolge der Revolution einsetzenden Personalinflation keinen Vergleichsmaßstab.

Es darf hierbei nicht unerwähnt bleiben, daß der Krankenstand des Personals infolge der großen Entbehrungen, namentlich auf dem Gebiete der Ernährung, im Kriege gegenüber der Vorkriegszeit fortgesetzt stieg, so daß die Zahl der tatsächlich arbeitsfähigen Bediensteten im Kriege im Verhältnis zur Vorkriegszeit bedeutend geringer war. Besonders die Grippeepidemien des Jahres 1918 führten allein im preußisch-hessischen Netz zu einem Krankenstand von 13 500 Köpfen im Juli und sogar von 43 500 Köpfen im Oktober.



## 2. Die Mittel zum Ausgleich der Ausfälle an Personal

### a) DER WEGFALL ENTBEHRLICHER ARBEITEN

Auch im Kriege galt der Satz, daß Ersparnisse an Personal am besten durch Verringerung des Arbeitsanfalls zu erzielen sind. War dies schon bei der Auswahl der nicht vom Kriegsdienst zurückgestellten Bediensteten berücksichtigt worden, so galt es besonders auch bei der Freigabe von Bediensteten, namentlich von Offizieren und Unteroffizieren des Beurlaubtenstandes, für die Front. Die hinsichtlich ihrer Wichtigkeit zunächst in den Hintergrund tretenden Gebiete wurden im Innendienst durch Zusammenlegung von Dezernaten und Arbeitsanteilen, im Außendienst durch Streckung der Arbeit entlastet. Aber der Krieg brachte eine Unmenge neuer Arbeiten, die in ihrer Gesamtheit meist die Arbeitersparnis aufwogen, zumal die Einarbeitung stets neuer Kräfte infolge Abgabe der bisherigen an die Front und den Feldeisenbahndienst fortgesetzt Hemmungen brachte. So verschlang zum Beispiel die zunächst genau durchgeführte Abrechnung der einzelnen Militärtransportscheine eine Unmenge von Personal, ohne daß die rechtzeitige Fertigstellung für den Jahresabschluß 1915 gelang; erst 1916 kam eine Vereinbarung mit der Militärverwaltung zustande, die die Abrechnung auf Grund eines einfachen Schlüssels vorsah.

### b) DIE HERANZIEHUNG VON ERSATZKRÄFTEN

Die durch die starken Personalabgaben entstandenen Lücken konnten, wie sich aus der Tabelle auf S. 283 f. ergibt, auch bis zum Ende des Krieges nicht völlig durch Einstellung von Ersatzkräften geschlossen werden. Die Eisenbahnverwaltungen haben jedoch alles versucht, um irgendwie brauchbares Ersatzpersonal zu erhalten, wobei vielfach Verwaltungsanordnungen und gesetzliche Vorschriften, die eine Beschränkung in der Verwendung des Personals, besonders hinsichtlich des Alters, vorsahen, außer Kraft gesetzt werden mußten. Der Personalersatz geschah zunächst in mäßigem Umfange dadurch, daß der natürliche Abgang, der normalerweise infolge des Erreichens der Altersdienstunfähigkeit eintrat, durch Vereinbarung mit den davon Betroffenen künstlich um einige Jahre hinausgeschoben wurde. Die Zurückbehaltenen wurden in weniger wichtigen Stellungen beschäf-

tigt. Das gleiche galt hinsichtlich der Pensionäre, die sich auf Anforderung der Verwaltung zur Wiederbeschäftigung meldeten. Zahlenmäßig hatten diese beiden Gruppen des Ersatzes keine besondere Bedeutung. Noch weniger fiel die nach dem Erlaß des Hilfsdienstgesetzes mögliche Einstellung von Hilfsdienstpflichtigen ins Gewicht. Diese nicht mehr militärdienstpflichtigen, das heißt über 45 Jahre alten Personen, konnten, da ihnen der Eisenbahndienst fremd war, schon an sich nur in sehr beschränktem Maße verwendet werden. Sie zogen auch den Dienst bei Kriegsgesellschaften und ähnlichen Kriegsorganisationen dem anstrengenden Dienst bei den Eisenbahnen vor.

Von großer Bedeutung war dagegen die Möglichkeit der Einstellung Jugendlicher, namentlich im Betriebs- und Werkstätten dienst, zu der, ebenso wie zu der Einstellung von weiblichen Kräften, soweit der Betriebsdienst in Frage kam, die späterhin darzustellenden Abänderungen der bisherigen Bestimmungen nötig waren. Allerdings waren die Leistungen dieses Ersatzes gegenüber denen des normalen Eisenbahnpersonals nicht besonders groß. Den Jugendlichen fehlte insbesondere häufig das nötige Verantwortungs- und Pflichtgefühl und die erforderliche Arbeitslust. Es kam hinzu, daß sie nach einer gewissen, oft sehr kurzen Vertrautheit mit dem Dienst zu den Fahnen einberufen wurden, so daß immer wieder eine erneute Anlernung erforderlich war, die der Dienstabwicklung schadete.

An Ersatz durch männliche Kräfte kamen weiter entlassene und zu den Eisenbahnen beurlaubte Soldaten in Betracht. Von diesen meldeten sich aber viele nicht, und ein größerer Prozentsatz mußte wegen Unbrauchbarkeit und Untauglichkeit zurückgegeben werden. Es lag dies daran, daß die Truppen ihrerseits für sie nicht Brauchbare oder Schwerverwundete für die Abgabe vorsahen.

Schließlich mußten auch die Eisenbahnen auf die Kriegsgefangenen zurückgreifen. Diese waren jedoch nicht nur wenig leistungsfähig, sondern konnten auch nur beschränkt, das heißt für die Werkstätten und die Bahnunterhaltung verwendet werden.

Eine wesentliche Bedeutung kam dagegen der Einstellung weiblicher Kräfte zu. Allein im preußisch-hessischen Netz waren im Jahre 1917 über 89 000 weibliche Kräfte = 16,5 vH des gesamten Personalbestandes, angestellt, davon 56 000 im Betriebsdienst,

17 000 in der Bahnunterhaltung und 14 000 im Werkstättendienst. Im bayerischen Netz betrug die Zahl anfangs 1918 4600, in Sachsen 1500. Das Anwachsen der weiblichen Kräfte in der preußisch-hessischen Verwaltung zeigt die folgende Tabelle.

Jahr	Weibliche Kräfte insgesamt	Davon waren beschäftigt		
		im Betriebs- dienst	in der Bahn- unterhaltung	im Werkstätten- dienst
1913	9 077	6 967	581	53
1914	9 167	6 903	591	122
1915	22 703	10 202	8 426	2 531
1916	55 545	32 529	13 312	8 190
1917	89 051	56 232	17 322	13 885

Die Bewährung dieser Kräfte war in den einzelnen Dienstzweigen verschieden. Eine gute Verwendung war im eigentlichen Verwaltungsdienst und im inneren Betriebsdienst, namentlich im Telephon- und Telegraphendienst möglich. Trotzdem der Außendienst an sie namentlich bei schlechteren Witterungsverhältnissen und vor allem in der Bahnunterhaltung sehr hohe Anforderungen stellte, haben die weiblichen Kräfte doch gerade im Gleisumbau 60—80 vH der normalen Leistungen männlicher Kräfte erreicht. Auch im Werkstättendienst wurden gute Ergebnisse erzielt. Im äußeren Betriebe kam für das weibliche Personal vor allem der Zugbegleitdienst in Betracht. Trotz der Schwere dieses Dienstes zeigten sie sich als Bremser den Anstrengungen des Güterzugdienstes, selbst im Winter, durchaus gewachsen, während sich ihrer von 1917 ab notwendigen Verwendung als Schaffner in Personenzügen Schwierigkeiten entgegenstellten. Sie konnten sich vor allem gegenüber dem Publikum, namentlich gegenüber der großen Zahl der die Züge benutzenden Soldaten, nur schwer durchsetzen. Die Beschwerden häuften sich deshalb gerade in diesem Dienst gegen das Ende des Krieges, ohne daß aber Abhilfe geschaffen werden konnte.

#### c) DIE LOCKERUNG DER VORSCHRIFTEN

Zunächst ging man bei der Herabsetzung der Anforderungen an die körperliche Tauglichkeit des Personals bis hart an die Grenze der Betriebssicherheit. Die eingehende Feststellung der



körperlichen Tauglichkeit für den Eisenbahndienst als solchen wurde nicht mehr verlangt, man begnügte sich vielmehr mit der Eignung für den dem Bediensteten übertragenen Dienst. Farbenuntüchtigkeit war zum Beispiel kein Hinderungsgrund für die Verwendung im Betriebsdienst. Besonders erleichterte Bestimmungen wurden für die weiblichen Bediensteten und die als Kriegsbremser verwendeten Soldaten getroffen.

Bei der Änderung der bisherigen Altersgrenzen kam es zunächst darauf an, daß die Eisenbahnverwaltungen in die Lage versetzt wurden, die noch nicht zum Heer ausgehobenen Jugendlichen auf eine nicht zu kurze Zeit zu verwenden. Das Mindestalter für Eisenbahnbetriebs- und Polizeibeamte, das 21 Jahre betrug, wurde zunächst auf 19 Jahre, später auf 18 Jahre herabgesetzt. Später kam es sogar zur Einstellung von Siebzehnjährigen, die allerdings nach den Vorschriften nur unter Aufsicht Dienst verrichten sollten. Für die Verwendung als Bremser (Kriegsbremser) wurde das Mindestalter zunächst auf 19, dann auf 18 Jahre, im Jahre 1917 sogar auf 16 Jahre ermäßigt. Die gleichzeitig herausgegebene Vorschrift einer sorgfältigen Auswahl dieser jungen Leute stand mehr oder weniger auf dem Papier, auch die vorgeschriebene Zuteilung zu besonders tüchtigen Zugführern war nicht immer durchführbar. Wesentlich war aber, daß die Schlußbremse der Güterzüge keinesfalls von jugendlichen Bremsern bedient werden durfte. Übrigens wurde auch das Höchstalter für die Wahrnehmung des Dienstes eines Eisenbahnbetriebs- und Polizeibeamten von 40 auf 50, später auf 60 Jahre heraufgesetzt, eine völlig unbedenkliche Maßnahme.

Schließlich wurden die Vorschriften über die Vorbildung und die Verwendung des Personals stark gemildert. Für die Stellen des inneren Dienstes kam nur noch die praktische Befähigung des Bediensteten in Betracht. Bewährte Hilfsheizer konnten nach formloser Prüfung zum Dienst eines Lokomotivführers herangezogen werden; die Anforderungen an die Anwärter zum Bahnmeister wurden herabgesetzt. Neben diesen Milderungen der Anforderungen an die Vorbildung trat dann eine beschleunigte und vermehrte Ausbildung für die unteren Dienstzweige, insbesondere für den Bremserdienst, den Schaffnerdienst, den Bahnwärter- und Weichenstellerdienst. So genügte zum Beispiel für den Bremserdienst unter Umständen eine fünftägige Ausbildung

in einer Werkstatt und eine vierzehntägige Probezeit im Bremserdienst, für den Schaffnerdienst eine siebentägige Ausbildung in einer Werkstätte und eine vierwöchige Probezeit als Schaffner.

#### d) DIE INTENSIVIERUNG DER ARBEIT

Die Anspannung aller Kräfte, die der lang währende Krieg erforderte, mußte sich auch auf dem Gebiet der Intensivierung der Arbeit äußern. Diese stärkere Inanspruchnahme der Arbeitskraft des einzelnen war im Interesse des Kriegsziels unvermeidlich und wurde auch im Hinblick hierauf von dem Personal willig übernommen. Es ergibt sich andererseits aus der folgenden Darstellung, daß eine derartige Überspannung der Kräfte, wie im Verkehr und Betrieb, so auch im Personalwesen nicht für so lange Zeit möglich war, wie es der mehr als vierjährige Krieg erforderte. Als die Personalschwierigkeiten sich dem Höhepunkt näherten, mußte auf die stärkere Ausnutzung der Arbeitskraft wieder verzichtet werden, weil die Kräfte des einzelnen erschöpft waren.

Bei der großen Menge des Personals spielte zunächst der bestimmungsgemäß gewährte Urlaub eine große Rolle. Von 1915 ab wurde die Erteilung von Erholungsurlaub auf diejenigen Bediensteten beschränkt, die zur Erhaltung ihrer Leistungsfähigkeit tatsächlich einer Erholung bedurften; auch sollte über die Hälfte der sonst üblichen Dauer des Urlaubs nicht hinausgegangen werden. Dagegen wurde die Urlaubserteilung zur Hilfeleistung bei Erntearbeiten und zur Förderung des Kleingarten- und Landbaus stark gefördert. Das merkliche Nachlassen der körperlichen Kräfte des Personals führte in den weiteren Kriegsjahren zu Milderungen der Verbote; sie hatten sich als überspannt erwiesen. Im Jahre 1918 wurde trotz der immer größer werdenden Betriebsschwierigkeiten und Knappheit an Personal der Erholungsurlaub in der im Frieden üblichen Dauer wieder gewährt. Nur die Gewährung freier Fahrt wurde zwecks Einschränkung des Reiseverkehrs auf 100 km Entfernung beschränkt. Auch bei den Arbeitern wurden die Wartezeiten für Erholungsurlaub gegenüber dem Frieden im späteren Verlauf des Krieges herabgesetzt, eine im reinen Kriegsinteresse nicht ganz verständliche Maßnahme, die aber durch die übermäßige Inanspruchnahme des Personals geboten war.

Das allen Volksgenossen gemeinsame Kriegsziel mußte auch zu einer Verlängerung der Arbeitszeit führen, soweit dies mit der Erhaltung der Leistungsfähigkeit des einzelnen im Einklang stand. Die Diensterleichterungen, die auf Grund der zwischen den deutschen Bundesregierungen mit Staatsbahnbesitz im Jahre 1898 vereinbarten Bedingungen eingeführt und weiter verbessert worden waren, mußten durch verschiedene Kriegsmaßnahmen wieder aufgehoben werden. Nachdem schon 1915 alle gegenüber den Vereinbarungen von 1898 im Laufe der Jahre eingetretenen Erleichterungen wieder beseitigt worden waren, wurde unter anderem bestimmt, daß eine mindestens dreistündige Dienstpauze des Zugbegleitpersonals und des Lokomotivpersonals unter bestimmten Voraussetzungen als Ruhezeit zu gelten habe. Nachtdienstperioden von acht Nächten (statt sieben) wurden zugelassen.

Ferner wurde die zulässige Fahrt des Lokomotivpersonals auf elf Stunden und die Dienstdauer des in schwierigem Dienst tätigen Stations- und Rangierpersonals von 240 auf höchstens 288 Stunden im Monat verlängert.

Die starken Betriebsunregelmäßigkeiten der letzten Kriegsjahre führten im übrigen dazu, daß auch diese verschärften Dienstdauervorschriften sehr oft nicht eingehalten werden konnten. Vielfach mußte aus dem Personal mehr herausgeholt werden, als die Vorschriften zuließen. Es wurde bei den Beratungen der Eisenbahnhaushalte in den einzelnen Landtagen allseits anerkannt, daß hier die Eisenbahner der Heimat denen des besetzten Gebiets und den Soldaten der Front nicht nachstehen durften.

Andererseits machte sich aber infolge der unzureichenden Ernährung, unter der die Heimat im Verlaufe des Krieges mehr und mehr litt, ein Nachlassen der Kräfte in solchem Maße bemerkbar, daß bereits im Jahre 1917 für die Betriebsarbeiter bei besonders schwierigen Verhältnissen Erleichterungen durchgeführt werden mußten. Im März 1918 wurde sodann für den Bereich der preußisch-hessischen Verwaltung bestimmt, daß den im Nachtdienst beschäftigten Rangier- und Betriebsarbeitern wieder die unverkürzten Ruhetage nach den Bestimmungen des Jahres 1913 gewährt werden sollten. Nur so war es möglich, die Anforderungen des Dienstes sicherzustellen.



### 3. Die Sorge für das Personal

#### a) DIE GEHALTS- UND LOHNVERHÄLTNISSE

Bei der gewaltigen Arbeitshäufung, die die immer schwieriger werdende Betriebslage dem Personal brachte, war es natürlich, daß alle Stellen besorgt waren, in den Fragen des Gehalts und der Löhne den berechtigten Wünschen der Bediensteten möglichst zu entsprechen.

Das in der Heimat zurückgebliebene Personal arbeitete unter den erschwerten Bedingungen des Kriegsbetriebs zunächst nach den bisherigen Gehalts- und Lohnsätzen fort. Die Gehälter der Beamten wurden auch während des Krieges nicht erhöht, dagegen gewährten die einzelnen Verwaltungen vom Jahre 1915 ab fortgesetzt steigende Teuerungszulagen. Während hierbei zunächst nur die verheirateten bzw. verwitweten Beamten mit Kindern und nur die Beamten der geringeren Gehaltsstufen berücksichtigt wurden, nahm von Jahr zu Jahr ein immer größerer Personenkreis und schließlich die gesamte Beamtenschaft an ihnen Teil. Daneben wurden besondere Kinderzuschläge bewilligt. Die Gesamtheit dieser Zulagen bedeutete tatsächlich eine sehr erhebliche Erhöhung der Gehälter; sie überstiegen nach der politischen Umwälzung des Jahres 1918 vielfach die Gehälter selbst, was aber durch die sich schon stark auswirkende Inflation völlig begründet war. Neben laufenden Zulagen wurden besondere einmalige Zulagen zur Beschaffung von Kleidern, Wintervorräten usw. gewährt. Für die in der Nähe des Kriegsschauplatzes tätigen Bediensteten und solche, deren Dienststellen häufigeren feindlichen Fliegerangriffen ausgesetzt waren, kamen daneben besondere Gefahrenzulagen zur Auszahlung.

Auch die Löhne der Arbeiter, die bei den meisten Ländereisenbahnen vor dem Kriege, so zum Beispiel in Preußen-Hessen vom 1. April 1914 ab, grundlegend neu geordnet waren, wurden in der ersten Zeit des Krieges nicht erhöht, vielmehr gab man auch den Arbeitern von 1915 ab zunächst einmalige, von 1916 ab laufende Teuerungszuschläge, die nach dem Familienstand und den örtlichen Verhältnissen verschieden abgestuft waren und im weiteren Verlauf des Krieges mehrfach erhöht und durch weitere einmalige außerordentliche Kriegsteuerungszulagen ergänzt wurden. Auf die Dauer war jedoch auch eine Erhöhung der Grund-

löhne und der Stellenzulagen nicht zu umgehen, insbesondere konnte die bisherige Zurückhaltung gegenüber der Preispolitik der Kriegsindustrie von 1918 ab nicht mehr beibehalten werden. Ferner wurden die Überstunden bei den durchgehend gelöhnten Arbeitern ohne Einschränkung vergütet, für Überstunden wurden Lohnzuschläge eingeführt, den vorübergehend eingestellten Hilfskräften wurden höhere Ausnahmelohnsätze bewilligt; auch wurden sie an den laufenden und einmaligen Teuerungszulagen beteiligt. Sonntags- und Nachtarbeit wurde besonders hoch bewertet. Auch die sonstigen Nebenbezüge des Personals wurden entsprechend gesteigert. Im August 1917 belief sich der Mehraufwand für die Eisenbahnarbeiter aus Anlaß des Krieges bereits auf 56 vH gegenüber dem Gesamtlohnaufwand im Jahre 1914, und anfangs 1918 betrug die Steigerung sogar 70 vH.

Die Tabelle auf S. 284 gibt für die größeren Staatsbahnnetze sowohl die Steigerung der gesamten persönlichen Ausgaben, auf den Kopf des Personals bezogen, wie die Steigerung der persönlichen Ausgaben im Verhältnis zu den Gesamtausgaben an. Die Steigerung ist, auch unter Ausschaltung des zum Teil in die Zeit des Zusammenbruchs fallenden Jahres 1918, sehr erheblich.

#### b) ERNÄHRUNG UND BEKLEIDUNG

Eine besondere Sorge bereitete den Heimatverwaltungen die Ernährung und Bekleidung ihrer Bediensteten. Der immer stärker werdenden Knappheit an Lebensmitteln versuchte man durch den gemeinsamen Massenbezug von Lebensmitteln und durch Erhöhung der Eigenerzeugung der Bediensteten zu steuern. So beschaffte zum Beispiel die als Großeinkaufsstelle der badischen Eisenbahnkantinen in Mannheim errichtete Landesversorgung im Großen Waren des freien Verkehrs, erhielt die besonderen Zuweisungen für Schwerarbeiter, kaufte Zuchtvieh und Düngemittel für die Garten- und Feldbestellung der Kantinen und Kleintierzuchtvereine. Der Obstertrag aus bahneigenen Obstbaumpflanzungen wurde ausschließlich an Eisenbahnbedienstete verkauft; das Dörren von Obst und Gemüse wurde in bahneigenen Trocknungsanlagen unentgeltlich besorgt. Allerorts wurde die Haltung von Kleinvieh, wie Ziegen, Schweine, Hühner, Enten, Gänse, wo es angängig war, auch von Großvieh, gefördert. Sodann wurden an vielen Stellen, besonders in Sachsen und

Württemberg, besondere Suppenküchen errichtet. Die Zuschüsse der Verwaltungen zu diesen Einrichtungen waren bedeutend, da günstige Kaufgelegenheiten ausgenutzt und Vorräte für längere Zeit eingedeckt werden mußten.

Die Schwierigkeit der Beschaffung von Dienstkleidern und Schuhwerk trat 1916 zum erstenmal in bedrohlicher Weise auf. Für das Personal, dessen Dienst starke Beweglichkeit erforderte (Weichensteller, Rangierer, Streckenläufer) verlangte die Verwaltung die Freigabe von Ledersohlen; an vielen Stellen wurde das Schuhwerk in eigenen Werkstätten ausgebessert. Für die übrigen Bediensteten wurden in großem Umfange sogenannte Holzgelenksohlen beschafft. Die Verwaltung baute die Sohlen in das Schuhwerk der Bediensteten, später auch der Angehörigen, zum Selbstkostenpreis ein.

Die Abgabe von Dienstkleidung mußte gleichfalls eingeschränkt werden. Am Ende des Krieges waren nur noch die Bediensteten mit Uniformen ausgestattet, die unmittelbar mit dem reisenden Publikum in Berührung kamen. Auch die für gewisse Beschäftigungen unentbehrlichen Schutzkleider wurden knapp. Durch verwaltungsseitige Einrichtung von Schneiderwerkstätten suchte man den Zustand der Kleidung wenigstens in etwas dem Bedürfnis anzupassen. Die vielen Versuche, die Schwierigkeiten durch Lieferung von Ersatzstoffen (Papier, Zelluloid) einzudämmen, konnten für die Eisenbahn keine praktische Bedeutung gewinnen, da die Art des Dienstes eine Verwendung derartiger Ersatzstoffe nur in geringem Maße gestattete.

#### 4. Das Durchhalten des Personals

Die Schwere des Kriegsbetriebs und die persönlichen, von Monat zu Monat stärker werdenden Entbehrungen konnten die Pflichttreue des deutschen Eisenbahnpersonals nicht erschüttern. In ihm lebte der einheitliche Wille, für einen guten Ausgang des Krieges durch Höchstleistungen des wichtigen Kriegsinstrumentes, der Eisenbahn, zu sorgen. Und das Solidaritätsgefühl der Eisenbahnerschaft zeigte sich in namhaften Geldsammlungen, die zur Milderung der Not von schwerverwundeten Kollegen, von Witwen und Waisen gefallener Eisenbahner zusammengebracht wurden.



Wenn es hin und wieder in der letzten Kriegszeit unter der Arbeiterschaft zu kleineren Unruhen gekommen ist, so handelte es sich dabei nur um örtliche Meinungsverschiedenheiten und nur um Bestrebungen, die eine Erzielung besserer Lebensbedingungen während der schweren Kriegszeit bezweckten. Politische Gegenströmungen gegen das Durchhalten bis zum Ende haben in der deutschen Eisenbahnerschaft während des Krieges keinen Fuß fassen können.

Die preußisch-hessische Verwaltung — und in ähnlicher Weise auch die übrigen Verwaltungen — hatten bis zum Kriegsausbruch den Standpunkt vertreten, daß den Beamten und Arbeitern der Staatseisenbahnverwaltungen die Beteiligung an ordnungsfeindlichen Bestrebungen und Vereinen verboten sei. Als solche ordnungsfeindliche Organisationen galten insbesondere die Sozialdemokratische Partei und die auf ihrem Boden stehenden Gewerkschaften. Die veränderte Stellung der Reichsregierung gegenüber der Sozialdemokratie veränderte auch die bisherige Auffassung der Eisenbahnverwaltungen. Der bis dahin vor dem Abschluß des Arbeitsvertrages geforderte Revers der Arbeiter wurde in den Jahren 1915 und 1916, soweit er bestand, aufgehoben. Schwieriger gestaltete sich jedoch das Verhältnis mit den auf dem Boden des Streikrechts stehenden Freien Gewerkschaften, da sie auch nach dem Ausbruch des Krieges auf dieses Recht zunächst nicht zu verzichten gewillt waren. In langwierigen Verhandlungen kam aber auch hier eine Einigung dahin zustande, daß der am 1. Juli 1916 gegründete Deutsche Eisenbahnerverband in einem Anhang zu seinen Satzungen erklärte, nicht zu den Organisationen zu gehören, die die Arbeitseinstellung zur Durchführung ihrer Forderungen in Anwendung brächten. Auch der Hauptvorstand des Freien gewerkschaftlichen Verbandes des deutschen Verkehrspersonals zeigte bald darauf seinen satzungsgemäßen Verzicht auf das Streikrecht für das Verkehrspersonal an. Hierauf erkannten die Staatsverwaltungen an, daß keine Berufsvereinigung der Eisenbahner mehr als ordnungsfeindlich im Sinne der Arbeiterdienstordnungen zu gelten habe. Die Gewerkschaften haben auch ihre Zusage während der Kriegsdauer durchaus eingehalten. Sie haben an keiner Stelle und zu keiner Zeit zu Arbeitsniederlegungen aufgefordert oder den Eisenbahnverwaltungen damit gedroht. Wenn, wie schon erwähnt, trotzdem an

einzelnen Stellen von einzelnen Arbeitergruppen der Betrieb zeitweise eingestellt worden ist und wenn in ultimativer Weise Lohnforderungen gestellt worden sind, so handelte es sich dabei durchaus um Einzelercheinungen und, wie bereits erwähnt, um solche lohnpolitischen Charakters. Sie sind außerdem an Zahl und Maß so geringfügig gewesen, daß sie das Gesamtbild, das das zähe Durchhalten der Eisenbahnerschaft zeigt, nicht zu trüben vermögen. Die deutschen Eisenbahner haben, soweit sie nicht für ihren Dienst zurückgehalten wurden, dem Vaterland auch das Opfer des Lebens gebracht; über 14 000 von ihnen haben den Heldentod erlitten.

##### **5. Die Stellung des abgegebenen Personals in der Heeresverwaltung, besonders in den Eisenbahnformationen des Feldeisenbahnchefs**

Das an die Heeresverwaltung abgegebene Personal wurde, abgesehen von einzelnen, an besonderen Stellen verwendeten Bediensteten, entweder bei den Fronttruppen bzw. deren Ersatztruppenteilen oder bei Formationen des Feldeisenbahnchefs eingesetzt; bei letzterem waren wieder die eigentlichen Eisenbahntruppen von den zivilen Formationen zu unterscheiden. Während die Organisation des Feldeisenbahnwesens des besetzten Gebiets im zweiten Abschnitt auf S. 65 ff. näher erörtert ist, soll hier die Stellung, insbesondere des Zivileisenbahnpersonals, wegen ihrer Besonderheit näher beleuchtet werden. Die militärische Stellung der zu Fronttruppen und eigentlichen Eisenbahntruppen abgeordneten Eisenbahnbediensteten war zweifelsfrei. Sie traten auf Grund ihrer Gestellungsbefehle mit ihren letzten militärischen Friedenschargen bei ihrer Truppe ein. Daß bei den militärischen Eisenbahntruppen, besonders in der ersten Zeit, viel zu wertvolle Kräfte in minderwertigen militärischen Stellungen saßen,<sup>5</sup> war vom Standpunkt der sparsamen Personalverwaltung aus sehr zu bedauern, wurde aber auch im späteren Verlauf des Krieges im Einzelfall nicht schnell genug abgestellt.

Die Zivilformationen des Feldeisenbahnchefs waren dagegen nicht nach dem militärischen Dienstgrad der einzelnen Bediensteten

<sup>5</sup> Vgl. auch v. Velsen S. 319.

steten, sondern entsprechend den betrieblichen Erfordernissen, nach heimatlichen fachlichen und ranglichen Grundsätzen zusammengesetzt. Leider führte jedoch die für sie vorgesehene rechtliche Stellung nicht nur zu großen Unklarheiten, sondern auch zu erheblichen Schwierigkeiten, namentlich in der Frage der Bekleidung, Unterkunft und Verpflegung. Im Gegensatz zu den bei anderen Heeresorganisationen, zum Beispiel der französischen, englischen und amerikanischen, bestehenden Grundsätzen wurde den zu den Zivilformationen des Feldeisenbahnchefs einberufenen Eisenbahnbediensteten kein ihrer dienstlichen Stellung entsprechender Offiziers-, Unteroffiziers- oder Mannschaftsrank eingeräumt, der ihnen das erforderliche Ansehen und die volle Möglichkeit, sich auch gegenüber den Stellen außerhalb des Militäreisenbahnwesens durchzusetzen, gegeben hätte. Die Bestimmungen<sup>6</sup> sahen für die nicht mehr dienstpflchtigen Personen, das heißt die bei Beginn des Krieges 45 Jahre alten Bediensteten, ihre widerrufliche Anstellung als obere Militärbeamte sowie die Zahlung des Friedensdienstestinkommens einschließlich einer feststehenden Zulage vor und regelten auch ihre Disziplinarverhältnisse, ihre Verpflegung und die Quartierfrage nach militärischen Grundsätzen. Die dienstpflchtigen Eisenbahnbediensteten, die weitaus die Mehrzahl bildeten, gehörten dagegen bestimmungsgemäß auch während ihrer Tätigkeit in den Zivilformationen zu den Personen des Soldatenstandes. Das bedeutete, daß sie den ihnen aus ihrer letzten Friedensdienststellung zukommenden militärischen Rang zu bekleiden hatten, eine Bestimmung, die insbesondere bei Beamten, die von der Dienstpflicht im Frieden befreit worden waren, das heißt als Angehörige der untersten militärischen Stufe (Gemeine) anzusehen waren, bei wirklicher Handhabung der Bestimmungen zu praktischen Unmöglichkeiten geführt hätte. Es fehlte vor allem die militärische Vorgesetzten-eigenschaft der einzelnen Stellen; militärischer Vorgesetzter war nur der militärische Kommandeur der Militär-Eisenbahndirektion, der daher auch allein zur Verhängung von Strafen befugt war. Besondere Erschwerungen im Dienst brachte diese Regelung besonders da, wo etwa einem zivilen Amt militärische

<sup>6</sup> Vorschrift über die Hergabe von Personal und Material der Eisenbahnverwaltungen an die Militärbehörde im zweiten Teil der Militär-Eisenbahn-Ordnung, vgl. auch S. 47.



Gruppen oder Einzelpersonen unterstellt waren. Die bei den geltenden Bestimmungen entstehenden Schwierigkeiten in der Besoldung löste man in der Weise, daß das Kriegsministerium sich ohne Anerkennung einer rechtlichen Verpflichtung zu einer gehaltlichen Gleichstellung des dienstpflichtigen mit dem nichtdienstpflichtigen Personal insofern bereit erklärte, als das erstere mit den gleichen Zulagen wie das letztere bedacht wurde, während die Heimatverwaltungen die Weiterzahlung der Heimatgehälter zusagten. Die Hilfsbeamten und Arbeiter erhielten von den Heimatverwaltungen keinen Lohn, sondern lediglich die Zulage der Militärverwaltung (8 bzw. 6 M). Bei den Verhandlungen über diesen Punkt wurde übrigens von dem Vertreter einer Staatsbahnverwaltung darauf hingewiesen, daß schon bei den Beratungen der Militär-Transportordnung im Jahre 1901 die Militärverwaltung in Aussicht gestellt habe, einen sehr großen Teil des dienstpflichtigen Personals, zum Beispiel die Stationsvorsteher, zu Offizieren zu ernennen. Daß dies nicht während des Krieges nachgeholt wurde, lag sicherlich nicht am Feldeisenbahnhof, sondern war im System begründet, das zu durchbrechen im Kriege nicht gelang.

Dieser Mangel zeigte sich auch in der fehlenden Uniform. Zwar hat der Feldeisenbahnhof im Verlaufe des Krieges Verwaltungsanordnungen der Militär-Generaldirektionen über eine einheitliche Uniform genehmigt, zur Festlegung von Vorschriften durch das Kriegsministerium ist es jedoch während des ganzen Krieges nicht gekommen. Zur Klärung der Verhältnisse trug es auch nicht gerade bei, daß diejenigen abkommandierten höheren Beamten, die Offiziere des Beurlaubtenstandes waren, die Uniform ihres militärischen, meist unter ihrer dienstlichen Eisenbahnstellung liegenden Dienstgrades zu tragen verpflichtet waren, so daß unter Umständen der Leiter der Betriebs- und Bauabteilung einer Militär-Eisenbahndirektion in Leutnantsuniform seinen außerordentlich verantwortlichen Posten wahrzunehmen genötigt war, während der bei einem Bahnhof befindliche Bahnhofskommandant den Rang eines Stabsoffiziers bekleidete. Größer als der Mangel der Einheitsuniform war aber, daß den Zivilformationen des Militär-Eisenbahnbetriebs die feldmäßige Ausrüstung, insbesondere die Bekleidung und Versorgung mit Unterzeug fehlte, die aus den Kleiderlagern der Heimat-

verwaltungen beschafft werden mußte und dadurch deren knappe Vorräte noch mehr schwächte.

Auch hinsichtlich der Unterkunft und Verpflegung gelten für das dienstpflichtige Personal die allgemeinen militärischen Bestimmungen nicht. Den Personalabteilungen der Militär-Eisenbahndirektionen gelang es jedoch bald, eine immerhin befriedigende Lösung zu finden. Die Unterbringung des Zivilpersonals geschah entweder in requirierten Häusern, die von den besetzten Gemeinden in Schlafräume einzurichten waren oder in beschlagnahmten Einzelquartieren, deren Kontrolle allerdings recht schwierig war, während diese Kontrolle andererseits um so strenger durchgeführt werden mußte, als durch die gesonderte Unterbringung die Gefahr der Verführung des Personals zu Trunk und liederlichem Leben und die Gefahr der Auskundschaftung militärischer Geheimnisse, namentlich der Transportbewegungen, durch die zahlreichen, sich der Spionage widmenden Landeseinwohner sehr groß war. Die gute Verpflegung des Personals, auf die wegen des anstrengenden und sehr unregelmäßigen Dienstes besonderer Wert gelegt werden mußte, wurde, da die Truppenverpflegung nicht zuständig war, durch Einrichtung von Kantinen, durch Verträge mit Bahnhofswirtschaften und durch zahlreiche Eisenbahnerheime katholischer und evangelischer Genossenschaften sichergestellt. Derartige Heime wurden übrigens auch zur Unterbringung und Verpflegung der im Laufe des Krieges im Feldeisenbahndienst eingestellten zahlreichen weiblichen Bediensteten, die aus der Heimat durch Vermittlung der verschiedenen Organisationen angenommen wurden, eingerichtet.

Der Feldeisenbahnchef war in der Ausnutzung des Personals, ebenso wie die Heimat, zum Haushalten gezwungen, weil sein heimatliches Reservoir nicht unerschöpflich war. Das Ergebnis zeigt sich in der auf S. 270 dargestellten starken Durchsetzung des deutschen Personals mit fremdländischen Bediensteten und Kriegsgefangenen oder, wie zum Beispiel auf den nicht umgarnagelten russischen Strecken, in der Belassung des gesamten Betriebs in den Händen der einheimischen Eisenbahner, unter Ausübung einer starken Kontrolle des Dienstes.

Erleichternd wirkte für den Militärbetrieb die Freiheit von den heimatlichen Vorschriften hinsichtlich des Alters, der Ausbildung, den Dienstdauervorschriften usw. Der Dienst auf den

Frontstrecken war Frontkrieg. Auch auf den weiter zurückliegenden Strecken kamen starke Überanstrengungen des Personals, Dienststunden von 24 Stunden und mehr vor, die unvermeidbar waren.

Die deutschen Eisenbahner des Militärbetriebs und der Heimat waren ein großes Ganzes. Sie sahen nicht die Verschiedenheit der Verwaltung, für die sie tätig waren, sondern sie kannten nur das gleiche große Ziel, die deutschen Eisenbahnen in der Heimat und in Feindesland für die Kriegführung leistungsfähig zu erhalten. Was an ihnen lag, haben sie zur Erreichung dieses Zieles getan.



## SECHSTER TEIL

### Die Eisenbahnstoffwirtschaft unter besonderer Berücksichtigung der Fahrzeuge<sup>1</sup>

#### 1. Die allgemeine Entwicklung

Die Stoffwirtschaft der deutschen Eisenbahnen stand zum Beginn des Krieges auf großer Höhe. Die Beschaffenheit der Stoffe war gut; die Läger waren gefüllt. In der Fahrzeugwirtschaft hatten die Betriebsschwierigkeiten der Jahre 1911 und 1912 die deutschen Bahnen zu einer starken Vermehrung des Fahrzeugparks veranlaßt, und der Fahrzeugbau hatte sich gerade in den letzten Jahren vor Beginn des Krieges besonders leistungsfähigen Lokomotivtypen zugewendet. Während bis 1910 die Naßdampflokomotive das Feld beherrschte, ging von diesem Jahre ab die preußische Verwaltung zur Einführung der neuen Heißdampflokomotive über, und die übrigen Staatseisenbahnen folgten bald nach. Die günstigen Wirkungen des mit dieser Lokomotive verbundenen geringeren Kohlenverbrauchs und der gleichzeitigen Erzielung von 20 bis 30 vH höheren Leistungen zeigten sich besonders im Kriege. Gleichzeitig war durch Vermehrung der Zahl der gekuppelten Achsen bei fast allen Lokomotivtypen eine große Steigerung der Leistungsfähigkeit erzielt worden.

Das Bestreben der Eisenbahnen war während des Krieges mit Rücksicht auf ihre später zu schildernde starke Inanspruchnahme durch die Forderungen des Feldeisenbahnchefs in erster Linie auf eine möglichst große Vermehrung des Fahrzeugparks gerichtet. Dieser Versuch gelang, so daß normalerweise die stärksten Anforderungen hätten befriedigt werden können. Daß diese Erfolge ausblieben, lag in den Verhältnissen begründet, die sich im Laufe des Krieges in der Unterhaltung des Fahrzeug-

<sup>1</sup> Aus den im Verzeichnis des Schrifttums enthaltenen Werken sind in diesem Abschnitt besonders verwendet: Die deutschen Eisenbahnen 1910—1920; Das deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart 1922; *Roebe*, Zusammenbruch der Eisenbahnen?

bestandes und in der Stoffwirtschaft selbst entwickelten. Die Zahl der betriebsfähigen Fahrzeuge sank infolge der im Werkstattendienst besonders ungünstigen Verhältnisse und bei der fehlenden Anpassung des technischen Apparates an den vermehrten Bestand immer mehr.

Die Stoffwirtschaft, besonders auch die der Fahrzeuge, war für die Heimatverwaltungen aus einem doppelten Grunde besonders erschwert. Zunächst war die Stellung der Feldeisenbahnen und der Heimateisenbahnen zur Stoffwirtschaft völlig verschieden. Während der Feldeisenbahnchef als militärische Behörde militärische Anforderungen stellen, also die Belieferung mit allen ihm notwendig erscheinenden Stoffen ohne weiteres durchsetzen konnte, waren die Heimatverwaltungen nicht als eine den Rüstungsindustrien gleichgestellte Kriegsorganisation anerkannt. Sie konnten sich deshalb gerade hinsichtlich der Versorgung mit den nötigen Stoffen sehr schwer durchsetzen. Auf der anderen Seite waren die Heimateisenbahnen das natürliche Reservoir des Feldeisenbahnchefs, der aus ihnen das erforderliche Material, namentlich an Fahrzeugen und sonstigen Eisenbahnstoffen herauszog, zumal deren Beschaffung nur durch das Sachverständnis der heimatlichen Verwaltungen möglich war.

Dazu kamen die Knappheit an Stoffen aller Art, ferner die Notwendigkeit, zu Ersatzstoffen überzugehen, die den Eisenbahnapparat immer leistungsunfähiger machen mußten, und schließlich die Minderwertigkeit der noch zur Verfügung stehenden Materialien.

## **2. Die Fahrzeugwirtschaft der deutschen Eisenbahnen**

### **a) DIE BESCHAFFUNG VON FAHRZEUGEN. DER FAHRZEUGBESTAND**

Wie ausgeführt, war das Bestreben der deutschen Eisenbahnen während des Krieges auf eine möglichst starke Vermehrung des Fahrzeugparks gerichtet. Dazu veranlaßten sie die eigenen hohen Leistungen, die starke Abnutzung der Fahrzeuge durch den Kriegsbetrieb, besonders bei den den besetzten Gebieten zur Verfügung gestellten Lokomotiven und der Ausblick auf eine im Fall des glücklichen Kriegsausgangs zu erwartende günstige Wirtschaftsentwicklung und Verkehrssteigerung. Am

stärksten war die Vermehrung bei den Lokomotiven. Gleichzeitig wurde die Zahl der gekuppelten Achsen weiter erheblich vermehrt. Bei der Beschaffung von Personenwagen war man zurückhaltender und beschränkte sich in der Hauptsache auf die Herstellung von Wagen dritter und vierter Klasse. Dagegen wurde der Güterwagenpark stark vermehrt und in der Leistungsfähigkeit gesteigert, indem man durch Herstellung von in der Hauptsache nur Wagen mit 20 Tonnen Ladegewicht die Aufnahmefähigkeit des gesamten Parkes erhöhte.

Der Bestand an Lokomotiven wurde, wie die Tabelle auf S. 287 im einzelnen ausweist, von 27 214 Stück im Jahre 1913 ständig derart vermehrt, daß im Jahre 1918 buchmäßig 34 208 Lokomotiven vorhanden waren. Das bedeutet gegenüber 1913 einen Zugang von 7000 Stück oder von rund 26 vH. Während die Vermehrung im Jahre 1914 noch hinter der des letzten Friedensjahres zurückblieb, stieg sie besonders in den Jahren 1917 und 1918 trotz der großen Materialknappheit weit über die jährliche Friedensherstellung. Allerdings ist der starke Zugang auch auf die gegenüber den Friedensgrundsätzen stark verminderte Ausmusterung von Fahrzeugen zurückzuführen, die naturgemäß schon die Gesamtleistungsfähigkeit des Parkes verschlechterte. Die Ausmusterung von Lokomotiven betrug gegenüber der letzten Friedenszahl (577) im Jahre 1914 nur 52 vH; im Jahre 1915 ging sie auf 44 vH, im Jahre 1916 auf 41 vH, im Jahre 1917 auf 38 vH und im Jahre 1918 sogar auf 28 vH zurück.

Bei den Personenwagen war die Vermehrung geringer. Wie die Tabelle auf S. 287 zeigt, stieg der Park von 59 681 auf 71 388 Stück, was eine Vermehrung von 11 700 Personenwagen oder von rund 19,6 vH bedeutet. Der Zugang neuer Wagen blieb aber hinter den Friedenszahlen zurück und betrug zum Beispiel im Jahre 1918 nur 48 vH des Zugangs von 1913. Der tatsächliche Mehrbestand war auch hier nur durch eine starke Verringerung der Ausmusterung zu erzielen, die sich im Verhältnis zu 1913 zum Beispiel auf 25 vH im Jahre 1916, auf 35 vH im Jahre 1917 und auf 29 vH im Jahre 1918 stellte.

Bei den Güterwagen<sup>2</sup> ist wiederum eine stärkere Beschaffung zu verzeichnen. Der buchmäßige Bestand stieg von 617 748 Stück

<sup>2</sup> In den folgenden Zahlen sind auch die Gepäckwagen enthalten, die jedoch in diesem Zusammenhang nur eine untergeordnete Rolle spielen.



im Jahre 1913 auf 778 962 Stück im Jahre 1918, also um 161 214 Wagen oder um rund 26 vH. Aber auch hier ist der Zugang nicht so stark wie bei den Lokomotiven. Gegenüber 44 000 Stück im Jahre 1913 sank er in den Jahren 1914 und 1915 auf 32 000, um von da ab wieder bis auf 44 000 im Jahre 1918 zu steigen. Die Ausmusterung wurde bei den Güterwagen nicht in so starkem Maße wie bei dem übrigen Betriebsmittelpark verringert. Sie betrug im Verhältnis zum Jahre 1913 noch 50 vH im Jahre 1915, 46 vH im Jahre 1916, 47 vH im Jahre 1917 und 52 vH im Jahre 1918.

#### b) DIE ABGABE VON FAHRZEUGEN AN DEN FELDEISENBAHNCHIEF

Die vorhin angegebenen Bestandszahlen der Fahrzeuge in den einzelnen Kriegsjahren haben nur einen buchmäßigen Wert.

Sie verringern sich zunächst um die an den Feldeisenbahnchef abgegebenen Lokomotiven. Diese waren ihrer Art nach nur besonders schwere, für Militärtransporte voll geeignete Lokomotiven, die schon im Frieden als solche (C) auch äußerlich gekennzeichnet waren. Aus der Tabelle auf S. 287 ist zu ersehen, daß die Zahl dieser C-Lokomotiven im Jahre 1913 nur 13 211 Stück betrug, das heißt rund 48 vH des Gesamtbestandes an Lokomotiven. Bis zum 31. März 1916 waren von dem Bestand an C-Lokomotiven 4301 Stück, das heißt 32,56 vH, bis zum 31. Dezember 1917 5215 Stück, das heißt fast 40 vH an den Feldeisenbahnchef abgegeben. Letztere Zahl bedeutet 15 vH des buchmäßigen Lokomotivbestandes vom 1. April 1918, während, gemessen an der Leistungsfähigkeit der Lokomotiven, das Verhältnis der abgegebenen Fahrzeuge ein weit höheres war.

Ähnlich liegen die Verhältnisse bei den Wagen. Allerdings war die Abgabe von Personenwagen an den Feldeisenbahnchef verhältnismäßig schwächer als die der Lokomotiven. Im Jahre 1918 hatte aber der Feldeisenbahnchef<sup>3</sup> 7625 Stück, d. h. fast 11 vH des buchmäßigen Bestandes der deutschen Bahnen in seinem Betriebe. Dabei ist aber zu berücksichtigen, daß, was ziffernmäßig nicht zu erfassen ist, sich die Heeresverschiebungen, soweit sie, wenn auch nur teilweise, auf deutschen Strecken durchgeführt wurden, bis in die äußersten Fronten meist in deutschen Wagen vollzogen, so daß der Personenwagenpark der deutschen Bahnen für große Leistungen der Heimat entzogen war.

<sup>3</sup> Siehe die Zusammenstellung S. 272.

Bei den Güterwagen ist gleichfalls die Abgabe an den Feldeisenbahnchef bedeutend. Sie betrug im Jahre 1918 rund 130 000 Wagen, das heißt rund 17 vH. Auch hier fand eine starke Verwendung deutscher Wagen in den besetzten Gebieten statt, der allerdings durch den Verkehr zahlreicher erbeuteter Wagen in Deutschland zum Teil ausgeglichen wurde.

Durch die Abgabe von Fahrzeugen an den Feldeisenbahnchef ergeben sich folgende Zahlen der tatsächlich zur Verwendung der Heimat stehenden Betriebsmittel (im Gegensatz zum buchmäßigen Bestand):

	1913	1918	Mehr vorhanden 1918 gegen- über 1913	
			vH	
I. Lokomotiven				
a) Buchmäßiger Bestand .....	27 214	34 208	6 994	26 vH
b) Abgabe an Feldeisenbahnchef ....	—	5 215	—	—
c) Tatsächlich zur Verwendung vor- handen .....	27 214	28 993	1 779	6,5 vH
II. Personenwagen				
a) Buchmäßiger Bestand .....	59 681	71 388	11 707	19,6vH
b) Abgabe an Feldeisenbahnchef ....	—	7 625	—	—
c) Tatsächlich zur Verwendung vor- handen .....	59 681	63 763	4 082	6,7vH
III. Güterwagen				
a) Buchmäßiger Bestand .....	617 748	778 962	161 214	26 vH
b) Abgabe an Feldeisenbahnchef ....	—	130 000	—	—
c) Tatsächlich zur Verwendung vor- handen .....	617 748	648 962	31 214	5,1 vH

Man ersieht, daß gegenüber dem buchmäßigen Bestand bei Berücksichtigung der Abgaben an den Feldeisenbahnchef die Zunahme der Betriebsmittel nur gering war.

#### c) DIE REPARATURFRAGE

Von größter Bedeutung für die Zahl der zur Verfügung stehenden Fahrzeuge war aber auch die Reparaturfrage. Vor dem Kriege wurde bei den deutschen Staatsbahnverwaltungen die Fahrzeugunterhaltung von den Eisenbahnhaupt- oder Nebenwerkstätten und den Eisenbahnbetriebswerkstätten erledigt. In

den Haupt- und Nebenwerkstätten wurden die regelmäßigen Untersuchungen der Lokomotiven und Wagen sowie alle größeren Ausbesserungsarbeiten an den Fahrzeugen durchgeführt, in den Betriebswerkstätten die laufenden kleineren Ausbesserungen. Im Kriege wurde an dieser Organisation nichts geändert, dagegen ergab sich die Notwendigkeit des weiteren Ausbaus von Werkstätten, weil der Unterhaltungszustand der Fahrzeuge von Jahr zu Jahr schlechter wurde. Das hing in erster Linie mit der stärkeren Inanspruchnahme des Fuhrparks durch den Krieg zusammen. Die Materialschäden waren viel schwerer als im Frieden und forderten längere Zeiten zur Beseitigung. Die Schäden treten infolge der geringeren Qualität des Materials viel häufiger auf. Die Anforderungen an die Werkstätten waren infolgedessen wesentlich gesteigert. Daß diesen Anforderungen nicht in dem erhofften Umfang entsprochen werden konnte, lag auch hier in erster Linie an der Überbeanspruchung des Apparates. Besonders fiel die Mehrbeanspruchung durch den Feldeisenbahnschef ins Gewicht, der, wie auf S. 177 ausgeführt ist, nicht zur eigenen Unterhaltung seiner Fahrzeuge in der Lage war, vielmehr die Heimatverwaltungen auch hierfür in Anspruch nehmen mußte. Es kam hinzu, daß die Werkstättenorganisation noch der technisch-wirtschaftlichen Durchbildung entbehrte, die vielleicht Höchstleistungen hätte erzielen können. Eine derartige Umbildung im Kriege zu schaffen, war bei dem Mangel an Kräften unmöglich. Zur Entlastung der Werkstätten wurden zwar eine große Zahl von Lokomotiv- und Wagenbauanstalten zur Ausbesserung von Fahrzeugen herangezogen. Eine nennenswerte Entlastung brachte jedoch diese Verschiebung nicht, denn die Privatindustrie war auf die Ausbesserung von Fahrzeugen nicht eingestellt, und so kostete die Umstellung sehr viel Zeit, abgesehen davon, daß, was allerdings während des Krieges nicht besonders zu beachten war, die Herstellung in privaten Werken sich bedeutend teurer stellte. Hätte man diese Heranziehung der Privatwerke früher und energischer betrieben und wäre die Durchbildung der staatlichen Werkstättenverwaltungen nach neuzeitlichen Grundsätzen beim Kriegsbeginn vollendet gewesen oder hätte sie sich jedenfalls in einem vorgerückteren Stadium befunden, so hätte man vielleicht die ungesunde Entwicklung verhindern können, daß zwar die Zahl der Fahrzeuge, ins-



besondere der Lokomotiven, stark stieg, dagegen die Betriebsfähigkeit des Fahrzeugparks sich fortgesetzt verminderte. Allerdings war die Stoffnot, die zu der Verschlechterung des Reparaturstandes sehr erheblich beigetragen hat, schlechterdings nicht zu beseitigen.

Die Zahl der betriebsunbrauchbaren, in Reparatur befindlichen Lokomotiven stieg von Jahr zu Jahr. Der Reparaturstand hatte im Jahre 1913 in Preußen-Hessen 19,3 vH betragen, und ähnlich lagen die Verhältnisse bei den übrigen Staatsbahnen. Während er 1915 noch dieselbe Höhe zeigte, ging er im Jahre 1916 auf 29,5 vH, im Jahre 1918 auf 33,7 vH in die Höhe, war also damals um rund 75 vH gestiegen.<sup>4</sup> Auch der Reparaturstand der Wagen ging sehr in die Höhe.

Die Bedeutung dieser Feststellung liegt in der Tatsache, daß die Zahl der betriebsfähigen Lokomotiven und Wagen im Jahre 1918 (wie auch schon in den Vorjahren) tatsächlich erheblich niedriger war als im Jahre 1913. Folgende Tabelle zeigt dies für die Lokomotiven:

	1913	1918	Mehr oder weniger 1918 gegen 1913	
			Zahl	vH
a) Tatsächlich zur Verwendung vor- handen .....	27 214	28 993	1 779	6,5 vH
b) davon in Reparatur .....	5 252	9 771	—	—
c) Betriebsfähig .....	21 962	19 222	— 2 740	—12,5 vH

Die Zahl der betriebsfähigen Lokomotiven — und ähnliches ergibt sich für die Wagen — war also im Jahre 1918 um 2740 Stück, das heißt rund 12,5 vH oder um  $\frac{1}{8}$  geringer als im Jahre 1913. Man sieht daraus, wie irrig die hin und wieder, insbesondere auch bei

<sup>4</sup> Es ist interessant, in diesem Zusammenhang festzustellen, daß der Reparaturzustand der Lokomotiven in Frankreich während des Krieges nur unwesentlich zugenommen hat. Er ist im Durchschnitt nur um 5,9 vH gegenüber dem Vorkriegsstand gestiegen (*Péschaud*, Chemins de fer allemands S. 78, Anmerkung 1). Die bessere Stellung der französischen Bahnen beruht einmal auf der Versorgung mit dem nötigen Material und auf der Entlastung der französischen Eisenbahnen durch die englischen und später die amerikanischen Eisenbahnen.

Péschaud vertretene Auffassung<sup>5</sup> ist, daß die Lage der deutschen Eisenbahnen auf dem Gebiet des Fahrzeugbestandes beim Kriegsende besser gewesen sei als im Jahre 1913. Im Gegenteil ist die oben berechnete Zahl der betriebsfähigen Lokomotiven insofern noch viel zu hoch, als die fortgesetzten Anforderungen auf Ersatz von unbrauchbar gewordenen durch betriebsfähige Lokomotiven seitens des Feldeisenbahnchefs die Zahl der der Heimat verlorengehenden Lokomotiven andauernd verminderten. So dann bedeutet die Bezeichnung der Lokomotiven als »betriebsfähig« im Jahre 1918 nicht das gleiche wie 1913. Während im letzten Jahre die betriebsfähigen Lokomotiven einen fehlerfreien Zustand aufwiesen, waren sie im Jahre 1918 nur noch »lauffähig«. Für das Jahr 1919, wo der Reparaturstand auf 47 vH in die Höhe ging, wird von Sachverständigen die »Betriebsfähigkeit« des Lokomotivparks gleich Null bezeichnet.<sup>6</sup>

#### d) DIE LEISTUNGEN DER FAHRZEUGE

Die kilometrischen Leistungen der Fahrzeuge der deutschen Heimatverwaltungen sind im Kriege bei den Lokomotiven und Personenwagen gegenüber der Vorkriegszeit erheblich zurückgegangen. Bei den Güterwagen ist der Rückgang geringer. Die Statistik gibt aber kein richtiges Bild der Leistungen, weil bei der Zusammenstellung die Leistungen der an die besetzten Gebiete abgegebenen Lokomotiven nicht berücksichtigt sind, während die abgegebenen Fahrzeuge selbst in den Zusammenstellungen enthalten sind. Dazu kommt, daß während des Krieges erheblich weniger Personenzüge gefahren worden sind, was die kilometrischen Leistungen der Lokomotiven stark herabdrückt. Bei den Güterwagen ist ein Rückgang der Ausnutzung besonders dadurch zu verzeichnen, daß eine große Zahl beladen und unbeladen zur Verfügung der Heeresverwaltung stehen mußte, was die Leistungen dieser Wagen herabdrückte. Schließlich sind die Zahlen der Leistungen der Personen- und Güterwagen deshalb nicht zutreffend, weil die Militärzüge teils dem Personen-, teils dem Güterverkehr dienten. Getrennte Aufschreibungen sind aber hierüber nicht geführt worden.

<sup>5</sup> Chemins de fer allemands, S. 77 ff.

<sup>6</sup> Vgl. zum Beispiel Geschäftsbericht der Deutschen Reichsbahn für 1921, S. 31.

### 3. Die Schwierigkeiten der Stoffwirtschaft. Der Mehrverbrauch an Stoffen

#### a) BETRIEBLICHE GRÜNDE

Die Heimatverwaltungen konnten aus betrieblichen Gründen einen Mehrverbrauch an Stoffen während des Krieges nicht vermeiden. Dieser höhere Verbrauch zeigte sich vor allem bei der für die Kriegswirtschaft so besonders wichtigen Kohle. Zwar waren die Zugleistungen im Kriege niedriger als zu Friedenszeiten. Dagegen gingen einmal die Rangierleistungen stark in die Höhe, und die großen Betriebsunregelmäßigkeiten der letzten Kriegsjahre, insbesondere die zahllosen längeren Stillager der unterwegs befindlichen Lokomotiven verschlangen bedeutende Kohlenmengen. Sodann stieg die Achsenzahl der Züge im Verlauf des Krieges immer mehr, besonders im Personenzugverkehr, was einen Mehrverbrauch an Kohle hervorrief. Ferner machte sich im Materialverbrauch auch die erhöhte Schwere der Züge erheblich bemerkbar. Sie war eine Folge der Vergrößerung der Wagen, da die Neubeschaffungen in der Hauptsache 20-t-Wagen des Güterverkehrs umfaßten, während vor dem Kriege der 15-t-Wagen der normale Wagen der Heimatverwaltungen gewesen war. Eine nicht geringe Bedeutung kam auch der größeren Auslastung der einzelnen Wagen zu, da die Auslastung der 15-t-Wagen bis zu 17,5 t gestattet worden war (s. S. 132). Schließlich verlangten auch die bedeutend stärkeren Lokomotiven selbst ein Mehr an Brennstoffen, wenn sie auch auf der anderen Seite dadurch leistungsfähiger wurden und eine größere Last zu befördern in der Lage waren.

Ein größerer Materialverbrauch war auch durch den schlechten Unterhaltungszustand der Fahrzeuge gegeben. Die geringwertigere Wartung durch ungeeignetes Personal wirkte hier bedeutend mit. Auch der geringe Vorratsbestand war nicht ohne Einfluß auf den Materialverbrauch. Man lebte von der Hand in den Mund, und damit unwirtschaftlicher.

Daß die angeführten Gründe auch auf anderen Stoffgebieten zu einem Mehrverbrauch führten, ist selbstverständlich.



## b) DIE ANFORDERUNGEN DES FELDEISENBAHNCHIEFS

Der rund 25 000 km Netzeslänge umfassende Militärbetrieb war zum großen Teil auch hinsichtlich seiner Stoffwirtschaft auf die deutschen Eisenbahnen angewiesen. Zunächst waren die Werkstätten des besetzten Gebiets nur wenig leistungsfähig. Sie waren auf die erbeuteten, nicht aber auf die deutschen Fahrzeuge eingestellt, zumal ihnen die erforderlichen Ersatzteile fehlten und die Anwendung der deutschen Arbeitsmethoden in den fremden Werkstätten nur allmählich möglich war. Die deutschen Verwaltungen mußten für die besetzten Gebiete in großem Umfange die Reparatur von Fahrzeugen, insbesondere von Lokomotiven, übernehmen. Soweit die Reparatur in den fremden Werken gelang, fehlten die erforderlichen Stoffe, da die vorhandenen Bestände nicht hoch waren. Es wurde deshalb bei den wichtigsten Ersatzstücken für Fahrzeuge auf die Heimatverwaltungen zurückgegriffen. Auch an Oberbaustoffen aller Art mußte die Heimat große Mengen liefern.<sup>7</sup> Für die zahlreichen Betriebs- und Werkstoffe galt das gleiche. Daß sich dadurch die Läger der Heimatverwaltungen erheblich leerten, ist selbstverständlich. Schließlich spannte der Feldeisenbahnchef, wie im siebenten Abschnitt näher dargelegt ist, den heimischen Baumarkt durch seine Wiederherstellungen und Neubauten auf den verschiedenen Kriegsschauplätzen stark an. Er forderte zudem auch in der Heimat eine große Anzahl von Eisenbahnbauten, die im Interesse der Kriegführung unvermeidbar waren. Es war natürlich, daß diese gewaltigen Stoffmengen den heimatlichen Eisenbahnen verlorengingen, zumal man bei der großen Knappheit an Stoffen bestrebt war, das Übrigbleibende in erster Linie für die Kriegführung selbst und die eigentliche Kriegsindustrie zurückzuhalten.

## 4. Die Stoffknappheit als Folge des Rückgangs der Lieferungen

Dem Mehrverbrauch an Stoffen standen geringere Lieferungen als im Frieden gegenüber. Die Gründe hierfür waren, abgesehen von der bevorzugten Lieferung, die der Feldeisenbahnchef beanspruchte und die von der organisierten Kriegswirtschaft gewissermaßen auf das Konto der heimatlichen Eisenbahnen ge-

<sup>7</sup> Vgl. den siebenten Abschnitt, bes. S. 184.

schrieben wurde, zweierlei Art. Die heimatlichen Eisenbahnverwaltungen waren, wie schon mehrfach hervorgehoben, nicht den Rüstungsindustrien gleichgestellt, da sie nicht in die kriegswirtschaftliche Organisation eingegliedert waren. Dazu kam die starke Zurückhaltung der Eisenbahnen in der Preisgestaltung. Das Hindenburg-Programm hatte zu einer erheblichen Steigerung der Preise und Löhne geführt. Während die Eisenbahnverwaltungen aus Rücksicht auf die Finanzlage der Bundesstaaten noch versuchten, die durch langjährige Verträge mit den Lieferanten festgesetzten Preise zu halten, schraubten sich schon bei der Kriegsindustrie die Preise gewaltig in die Höhe. Die Vereinbarungen der Eisenbahnen wurden deshalb von der Industrie nicht mehr eingehalten. Versuche der Eisenbahnen, mit gleichzeitiger Erhöhung der Preise Mehrlieferungen über das bisher Vereinbarte zu erzielen, führten zu einem gewissen Erfolge; aber es war selbstverständlich, daß die Industrie trotz des Bestrebens, ihre Beziehungen zu dem guten Kunden »Eisenbahn« festzuhalten, in erster Linie darauf bedacht war, bei der Kriegswirtschaft selbst höhere Preise zu erzielen, zumal ihr bei den eigentlichen Kriegslieferungen alle möglichen Erleichterungen, wie Befreiung der Facharbeiter vom Heeresdienst, bessere Ernährung der Arbeiter usw. zuerkannt wurde, während diese Vergünstigungen bei Eisenbahnlieferungen sehr zweifelhaft und meist nur durch Vermittlung militärischer Stellen, besonders solcher des Feldeisenbahnchefs, durchzusetzen waren. Durch die Kontingentierung der Stoffe und die Festlegung von Preisen wurden die Verhältnisse etwas gebessert.

Besonders unangenehm machte sich für die heimatlichen Verwaltungen der Kohlenmangel bemerkbar. Seit 1916 war den Eisenbahnen jeder Einfluß auf die Lieferfirmen und Lieferwerke entzogen, so daß die bestehenden Lieferverträge sowohl in den Mengen und Sorten als auch in den Preisen allmählich ihre Bedeutung verloren. Die Dienstkohlenbestände sanken, während sie im September 1916 noch 58 Tage betragen hatten, im Mai 1917 auf 12 Tage und blieben auch im Winter 1917/18 auf dieser Höhe. Im Sommer 1918 gelang es zwar wieder, einen Bestand von 36 Tagen aufzufüllen, während im Februar 1919, also nach Ausbruch der Revolution und nach dem militärischen Zusammenbruch, nur noch ein Vorrat für 12 Tage und im November 1919

sogar nur ein solcher von 7 Tagen vorhanden war. Dabei war der Kohlenbestand in den einzelnen Teilen des Netzes und in den einzelnen Lagern verschieden hoch, so daß in manchen Bezirken und Bahnhöfen der Bestand sich nur auf 4 oder 3 Tage oder auf weniger erstreckte. Gerade in der Kohlenbewirtschaftung zeigte sich, wie wenig die Eisenbahnverwaltungen von den zuständigen Kriegswirtschaftsstellen als kriegswirtschaftliche Betriebe angesehen wurden. Die heimatlichen Eisenbahnverwaltungen hatten insbesondere auf die Maßnahmen des Reichskohlenkommissars, der seit dem Jahre 1917 die Bewirtschaftung übernommen hatte, nur geringen Einfluß, und es gelang ihnen nur verhältnismäßig schwer und in engen Grenzen, sich durchzusetzen. Es war kaum möglich, die Forderung einer Vorratsbelieferung für mindestens 14 Tage zu erreichen. Die Eisenbahnverwaltungen konnten auch nur zum Teil die vorzugsweise Kohlenbelieferung derjenigen Privatwerke, denen die wichtigsten Arbeiten für die Eisenbahnen zugewiesen waren, durchsetzen.

Eine weitere Einschränkung des erforderlichen Bedarfs stellte sodann die im Jahre 1917 durch den Reichskohlenkommissar durchgeführte Ersatzbelieferung der Eisenbahnen mit Koks dar. Der Koks hatte, abgesehen von den später noch behandelten unangenehmen Folgen für den Zustand der Lokomotiven, eine weit geringere Heizkraft, so daß die starke Ersatzlieferung durch Koks, die bis zu 30 vH betrug, tatsächlich eine Minderbelieferung an Brennstoffen bedeutete. Auch die Ersatzteile für Lokomotiven und Wagen konnten nicht in der erforderlichen Menge herangeschafft werden.

## 5. Die Verschlechterung des Materials

### a) GRÜNDE FÜR DIE VERSCHLECHTERUNG

Die Qualität der gesamten Arbeit mußte in Deutschland bei einem Kriege von so gewaltigem Ausmaß und so langer Dauer selbstverständlich leiden. Die leitenden Köpfe zahlreicher Industrieunternehmungen fehlten, da sie zur Truppe eingezogen waren, im Produktionsprozeß. Eine große Zahl neuer Betriebe, denen noch die Erfahrungen fehlten, wurden neu in die Produktion eingeschaltet, eine beträchtliche Menge von Werken, die bisher Friedensarbeit geleistet hatten, stellten sich auf die Kriegs-



wirtschaft und die Herstellung von Kriegsmaterial um. Das Gros der Facharbeiter war zunächst zum Heeresdienst eingezogen worden; ihre Herausziehung aus der Front erfolgte erst nach und nach. Auch die Frauenarbeit konnte erst nach und nach einen Ersatz für die Arbeit der Männer bilden. Die Leistungskraft und der Leistungswille der Kriegsbeschädigten war nicht allzu groß. Es war im übrigen natürlich, daß sich die Herstellung wirklicher Qualitätsarbeit in erster Linie auf den eigentlichen Heeresbedarf konzentrierte, während den Eisenbahnen für den Stoffbedarf auch in der Qualitätsfrage der Druck fehlte, der bei der Lieferung des Kriegsmaterials durch die zahlreichen militärischen Organisationen vorhanden war. Für die geringere Qualität der Eisenbahnstoffe war ferner der vorhin behandelte Umstand von Bedeutung, daß die Heeresverwaltung weit höhere Preise zahlte. Es ist aber im geschäftlichen Leben immer so gewesen, daß einer geringeren Bezahlung auch eine geringere Qualität der Ware entspricht. Schließlich war zu berücksichtigen, daß infolge des großen Bedarfs des Heeres jeder Wettbewerb der einzelnen Firmen aufhörte. Das Verhältnis von Angebot und Nachfrage kehrte sich um. Es wurde nichts mehr angeboten. Die Eisenbahnen mußten um die Erfüllung ihrer Lieferungen bitten, und man nahm, was man bekam, ohne, wie im Frieden, auf der scharfen Einhaltung der Lieferungsbedingungen zu bestehen. Wie sehr sich infolge dieser Umwertung der geschäftlichen Begriffe die Qualität der einzelnen Stoffe verschlechtert hat, wird sich zahlenmäßig nie erfassen lassen; daß sie aber sehr groß war, ist sicher.

In der Hauptsache war aber für die Verschlechterung der Qualität der vorhandene Mangel an Stoffen entscheidend. Vom Weltverkehr abgeschlossen und auf ihre eigene Kraft gestellt, konnte die deutsche Wirtschaft nur durch äußerste Sparsamkeit in der gesamten Stoffwirtschaft und durch ihre Zwangsbewirtschaftung, die sich letzten Endes in der Beschlagnahme aller kriegsnotwendigen Gegenstände äußerte, sowie durch die Herstellung von Ersatzstoffen dem Zusammenbruch entgehen.

Bei der Kohle ist die Verschlechterung des Materials am besten festzustellen. Während vor dem Kriege, wo der Wettbewerb die Qualität erhöhte, die den Eisenbahnen gelieferte Kohle etwa 7—10 vH an Steinen enthielt, stieg die Durchsetzung

mit Steinen in den späteren Kriegsjahren auf 20—30 vH. Im Frühjahr 1918 wirkten sich die Nachteile dieser schlechten Kohle so stark auf die Betriebsführung aus, daß die Eisenbahnverwaltungen beim Feldeisenbahnchef auf entscheidende Abhilfe drängen mußten. Die Unterstützung durch die militärischen Stellen führte auch tatsächlich eine gewisse Besserung herbei. Während im Jahre 1913 auf 1000 Lokomotiven 14,4 t Kohlen verbraucht wurden, waren im Jahre 1919 für die gleiche Leistung 20,85 t, also fast 50 vH mehr erforderlich, wobei die schwierigen Betriebs- und Personalverhältnisse und die schlechtere Qualität zusammenwirkten.

#### b) DIE ERSATZSTOFFE

Die Knappheit der Stoffe und ihre vorzugsweise Bereitstellung für Zwecke der Heeresleitung führte aber nicht nur eine Verschlechterung der Qualität der Eisenbahnstoffe herbei, sondern nötigte die heimatlichen Verwaltungen auch, sich mit Ersatzstoffen zu begnügen, eine Maßnahme, die bei den schweren Betriebsstockungen der Jahre 1917 und 1918 eine nicht zu unterschätzende Rolle spielten. Auf irgendwie entbehrliche Gegenstände wurde dabei überhaupt verzichtet. So ersetzte man die Riemen an den Fenstern der Personenwagen, die fortgesetzt abgeschnitten und entwendet wurden, durch kurze Schlaufen. Die Fenstervorhänge, die das Publikum gleichfalls mitzunehmen sich angewöhnt hatte, wurden entfernt. Aus den Aborten wurden die Spiegel, Wasserflaschen und Trinkgläser beseitigt; Seife und Handtücher wurden nicht mehr vorgehalten.

Auf Grund des Gesetzes vom 4. August 1914, das die Reichsregierung ermächtigte, während des Krieges die zur Aufwendung wirtschaftlicher Schäden notwendigen Maßnahmen zu treffen, waren im Laufe des Krieges je nach der Kriegs- und Materiallage Bestandsaufnahmen, Beschlagnahmen und Enteignungen unter Feststellung von Höchstpreisen angeordnet worden. Dabei wurde zunächst zur Beschlagnahme der sogenannten Notmetalle, d. h. derjenigen Metalle geschritten, die im Lande selbst nicht oder nur zum geringen Teil gewonnen wurden, insbesondere Kupfer, Messing, Nickel, Zinn, Aluminium, Antimon, Hartblei und Legierungen aus diesen Stoffen. Durch die besonders gebildete Hauptbeschaffungsstelle des Preußischen Ministeriums

der öffentlichen Arbeiten wurden zunächst die Kontingente an diesen Metallen im Benehmen mit der Kriegsrohstoffabteilung und den ihr nachgeordneten einzelnen Zuweisungsämtern festgelegt. Der weitere verhängnisvolle Schritt der Eisenbahnverwaltungen war dann die Entfernung der ersetzbaren und entbehrlichen Notmetalle aus den baulichen Anlagen und Fahrzeugen und ihr Ersatz durch minder wichtigere Metalle. Und zwar geschah dies nicht etwa, was verständlich gewesen wäre, zur Gewinnung der wertvollen Metalle für eigene Zwecke der Eisenbahnen, sondern zwecks Abführung an die Kriegsmetallbank-Aktiengesellschaft. Man veranlaßte ferner die Eisenbahnen nicht nur, bei gewissen ohne weiteres ersetzbaren Bestandteilen, wie Türgriffen usw., die vorhandenen Kupferteile auszubauen, sondern ging dabei auch an die betriebswichtigsten Teile heran, indem man die Kupferteile der elektrischen Leitungen und vor allem die kupfernen Feuerbuchsen der Lokomotiven entfernte und durch minderwertiges Eisen ersetzte. Es ist heute überflüssig zu untersuchen, ob die Eisenbahnen diesem Verlangen sich hätten widersetzen sollen. Daß sie es nicht taten, sondern durch Ablieferung dieser Stoffe an das Heer ihren technischen Apparat noch weiter schwächten, als es durch die Betriebsnot der Kriegsjahre ohnedies schon geschah, ist jedenfalls eine vaterländische Tat gewesen, die ihnen hoch angerechnet werden muß. Das Vertrauen auf die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen war aber bei ihren ersten Leitern so groß, daß sie glaubten, auch noch diese Verschlechterungen des Apparates ohne den Verlust ihrer Leistungsfähigkeit in den Kauf nehmen zu können. Es ist aber andererseits anzunehmen, daß bei der Eingliederung der Eisenbahnen in die Kriegswirtschaft ein solches Verlangen nicht gestellt worden wäre oder jedenfalls leichter hätte zurückgewiesen werden können.

Zu den wichtigsten Stoffen, deren Ersatz verlangt und durchgeführt wurde, gehörte, wie bereits erwähnt, die *Kohle*. Ihr teilweiser Ersatz durch Koks (bis zu 30 vH) war deshalb so unangenehm, weil die Feuerbuchsen der Lokomotiven auf diese Brennstoffe nicht eingerichtet waren, zumal die Herstellung eines brauchbaren Mischungsverhältnisses zwischen Kohle und Koks wegen der Transportschwierigkeiten und des Mangels an Arbeitskräften nicht immer möglich war. Da Koks nur mit kurz-



zer Flamme brennt, so daß er die Feuerkiste der Lokomotive nur an wenigen Stellen, dort aber stark erhitzt, traten bald mehr und mehr Undichtigkeiten des Kessels ein, was wiederum die Reparatur der Lokomotiven in kürzeren Zeiträumen verlangte.

Ebenso wichtig wie die Kohle war für die Abwicklung des Betriebes die Ölfrage. Die Bestände der Eisenbahnverwaltungen reichten bei Beginn des Krieges im allgemeinen nur für zwei Monate. Da Deutschland bei der Ölversorgung fast ganz auf das Ausland angewiesen war, mußte bald eine bedenkliche Knappheit an Öl (wie an Petroleum) eintreten. Die Gewinnung der großen Ölvorräte infolge der Einnahme von Antwerpen schaffte eine vorübergehende Erleichterung. Da aber die der Reichsschmierölgesellschaft zur Bewirtschaftung übertragenen Vorräte auch nicht annähernd ausreichten, mußte zu erheblichen Sparmaßnahmen und zur Schaffung von Ersatzstoffen übergegangen werden.

Wegen des hohen Entflammungspunktes für die Zylinder der Heißdampflokomotiven war aber eine besonders gute Beschaffenheit des Öles nicht zu entbehren. Auch Petroleum wurde für die Achsbuchsen und die empfindlichen Gangteile der Lokomotiven gebraucht. Die Versorgung mit Petroleum, ebenso mit Öl, wurde zwar nach dem siegreichen Feldzuge gegen Rumänien gebessert, aber die gewonnenen Mengen wurden in erster Linie für Heereszwecke beansprucht und verwendet. Die Eisenbahnen mußten sich mit dem bei der Koksfabrikation als Nebenprodukt gewonnenen Teerfettöl begnügen, das besonders für die Schmierung der Wagenachsen große Nachteile aufwies. Das Öl verkrustete stark im Zylinder und brannte besonders auf der Kolbenstange fest. Die Stoffbuchsen hielten infolgedessen nur für kurze Zeit dicht. Die Wagen liefen schlecht, besonders wenn das Öl bei Frost erstarrte. Viele Heißläufer waren die unmittelbare Folge; Zugverzögerungen, Verlangsamung des Rangiergeschäfts bei dem Ablaufberge der Rangierbahnhöfe waren unvermeidlich.

Auch die Kupferfrage war brennend. Die Kupfereinfuhr wurde infolge der Blockade immer geringer, während der Heeresbedarf gerade an diesen Stoffen ungeheuer stieg. Gerade für die Feuerbuchsen und Stehbolzen der Lokomotiven, für die Kupfer im Eisenbahnbetriebe vor allem verwendet wird, hat Kupfer den

Vorteil der großen Leitfähigkeit der Wärme und der hohen Geschmeidigkeit. Es war auch nötig zur Herstellung des Rotgusses, aus dem wichtige Bestandteile der Lokomotiven, besonders die Lagerschalen, hergestellt wurden. Schließlich war bei zahlreichen Kabeln und Drahtleitungen, besonders den zum Betrieb der Signale und Stellwerken dienenden, Kupfer ein wichtiger Stoff. Als Ersatzstoff kam Flußeisen, Schmiedeeisen, Grauguß, Zink, Preßmetall und Guß in Betracht, und zwar wurde, wie schon erwähnt, vom Jahre 1917 ab nicht nur bei Neuinstallation dieser Ersatzstoff verwendet, sondern das Kupfer wurde auch systematisch aus den in Betrieb befindlichen Teilen ausgebaut. Der erste Nachteil des Eisenersatzes lag darin, daß Eisen schwerer zu bearbeiten ist als Kupfer. Dazu fehlte es dem Eisen an der nötigen Geschmeidigkeit. Die eisernen Feuerbüchsen brannten durch; häufigere Ausbesserungen und eine starke Mehrbelastung der Werkstätten war die Folge. Diese Nachteile waren überhaupt nicht zu beseitigen. Sie wirkten sich erst nach dem Kriege in vollem Umfange aus.

Auch bei anderen wertvollen Metallen war infolge des starken Mangels Ersatzbeschaffung nötig. Besonders fehlte es an Antimon und Zinn, für das Blei verwendet wurde, sowie an Nickel und anderen seltenen Metallen, besonders Wolfram. Diese Stoffe waren nötig zur Herstellung von harten Stahlsorten, und auch hier führte die Verwendung minderwertiger Baustoffe zu einer schlechteren Unterhaltung der Fahrzeuge.

Schließlich ist noch auf den Mangel an Dichtungstoffen hinzuweisen, wozu vor allem Asbest und Gummi gehörten. Wie wertvoll gerade die Güte dieser Stoffe für eine gute Instandhaltung der Fahrzeuge war, leuchtet ein. Die zahlreich verwendeten Ersatzstoffe, insbesondere das Papier, waren fast durchweg minderwertig und für ihren Zweck nicht geeignet. Als Folge traten zahlreiche Undichtigkeiten ein, die viele Schäden an den Fahrzeugen herbeiführten und gleichfalls den Lokomotivumlauf erheblich verzögerten. Die Gummiknappheit war besonders bei den Schläuchen verhängnisvoll. Als Ersatz wurden entweder Gelenkrohre oder eiserne, aus spiralförmig gewundenen eisernen Bändern hergestellte Schläuche verwendet. Während man sich bei den Druckluftleitungen für die Bremsen mit diesem Ersatz behelfen mußte, wurden die Heizkupplungsschläuche der Personenzüge in der

späteren Zeit überhaupt nicht mehr angebracht, was auch im Winter das Fehlen der Heizung der Personenzüge bedeutete.

Auch die Ersatzbeleuchtungsmittel, besonders für die Weichenlaternen und die Handlaternen des Rangier- und Zugpersonals waren ungenügend. Es fehlte vor allem den Eisenbahnen an Karbid. Der Dienstbetrieb litt aber gerade durch diese zahllosen Mängel, die sich im kleinen Dienst bemerkbar machten, außerordentlich. Die vor dem Kriege eingeführte Fettgasbeleuchtung wurde durch Steinkohlengasbeleuchtung ersetzt, so daß die bahn-eigenen Fettgasanlagen stillgelegt wurden.

## 6. Statistische Angaben

In wie großem Umfange bei den wichtigsten Stoffen der Krieg auf die Beschaffungstätigkeit der Eisenbahnen eingewirkt hat und wie groß dadurch die Verschlechterung des gesamten Apparates geworden ist, sollen folgende Zahlen erläutern: Während im Jahre 1913 rund 43 Millionen Kilogramm Petroleum verbraucht wurden, standen im Jahre 1918 nur noch rund 18 Millionen Kilogramm, das heißt rund 42 vH des Verbrauchs von 1913 zur Verfügung. Der Verbrauch an Mineralschmieröl, der 1913 rund 32 Millionen Kilogramm betragen hatte, sank 1918 auf rund 16,7 Millionen Kilogramm, also fast auf die Hälfte. Während an Putzbaumwolle im Jahre 1913 rund 8,6 Millionen Kilogramm verbraucht waren, standen im Jahre 1918 nur noch rund 1,9 Millionen Kilogramm, das heißt 22 vH zur Verfügung, wobei die starke Verwendung von Holzwolle als Ersatz den Ausschlag gab. Auch bei den Oberbaustoffen bietet sich ein ähnliches Bild dar. Während im Jahre 1913 noch rund 457 270 t verbraucht wurden, waren es im Jahre 1918 nur noch 219 668 t, das heißt weniger als die Hälfte; der Verbrauch an Eisenschwellen und Gleisweichen ging von 311 400 t auf 110 456 t, das heißt auf fast ein Drittel zurück, Kleineisenzeug von 206 169 t auf 87 910 t, das heißt auf rund 42 vH, Holzschwellen von 4,9 Millionen Stück auf 2,4 Millionen Stück, das heißt auf die Hälfte, Bettungskies von 1,8 Millionen Kubikmeter auf 0,9 Millionen Kubikmeter, also gleichfalls auf die Hälfte, und endlich Steinschlag von 4,6 Millionen Kubikmeter auf 1,4 Millionen Kubikmeter, das heißt auf weniger als ein Drittel.



## 7. Das Feldeisenbahnwesen und die Stoffwirtschaft

### a) ALLGEMEINE GESICHTSPUNKTE

Das Feldeisenbahnwesen war, wie vorher ausgeführt, als unmittelbarer Kriegsbetrieb in der Stoffwirtschaft gegenüber den heimatlichen Eisenbahnen sehr bevorzugt. Die Militäreisenbahnbehörden konnten ihren Bedarf gegenüber der kriegswirtschaftlichen Organisation wie gegenüber den heimatlichen Eisenbahnen ohne Schwierigkeiten durchsetzen. Es ist aber anzuerkennen, daß sie dabei, soweit sie auf die Heimatverwaltungen zurückgriffen und auch in sonstigen Fällen deren Forderungen nach besserer Belieferung nachhaltig unterstützt haben.

### b) DIE FAHRZEUGBEWIRTSCHAFTUNG INSBESONDERE

Wie sich aus der Darstellung im Zweiten Abschnitt auf S. 75 f. ergibt, war in den besetzten Gebieten eine große Zahl von Fahrzeugen erbeutet worden. Ihre Zahl reichte aber für den Betrieb bei weitem nicht aus, so daß auf die Heimat zurückgegriffen werden mußte. Die erbeuteten Fahrzeuge waren zudem, namentlich bei den Lokomotiven, in ihrer Leistungsfähigkeit in keiner Weise den deutschen Fahrzeugen gleichwertig. Die erbeuteten Lokomotiven stellten die schwächsten Typen dar, und die Güterwagen hatten einen geringen Fassungsraum und ein verhältnismäßig kleines Ladegewicht. Auch der Zustand der erbeuteten Fahrzeuge war minderwertig, denn der Gegner hatte es meist verstanden, die leistungsfähigsten Lokomotiven rechtzeitig zurückzuziehen oder zu zerstören. Der schlechte Zustand der Fahrzeuge vergrößerte aber auch die an sich schon vorhandenen Ausbesserungsschwierigkeiten, zuma<sup>1</sup> die Werkstätten der besetzten Gebiete erst nach langer Vcrarbeit, und dann nur in geringerem Maße, die Ausbesserungen übernehmen konnten.

Allerdings war der Feldeisenbahnchef im Laufe des Krieges zur eigenen Beschaffung von Lokomotiven übergegangen. Es handelte sich dabei um Güterzuglokomotiven, die besonders für Militärzüge geeignet waren. Im Jahre 1918 waren von solchen Lokomotiven für den Westen 131, für den Osten 51 und für den Südosten 38 Lokomotiven beschafft. Sie machten aber, der Stückzahl nach, nur 2,5 vH des gesamten Lokomotivbestandes der

Eisenbahnen der damals besetzten Gebiete aus, spielten also im Verhältnis zur Gesamtzahl keine besondere Rolle.

Das Rückgrat der Fahrzeuge bildeten für den Feldeisenbahnschef die heimatlichen Verwaltungen, wobei zu berücksichtigen ist, daß gerade hier eine Statistik, die sich lediglich auf die Stückzahl beschränkt, wegen der verschiedenartigen Leistungsfähigkeit der heimatlichen und der erbeuteten Fahrzeuge ein nur unvollkommenes Bild ergibt, das sich bei der Berücksichtigung der Fahrzeugstärken noch weit mehr zugunsten der heimatlichen Verwaltungen verschieben würde. Aber auch ohne Berücksichtigung dieses Umstandes ergibt sich aus der Zusammenstellung,<sup>8</sup> daß im Jahre 1918 die Heimatverwaltungen stellten: rund 55 vH an deutschen Lokomotiven, rund 56 vH an Personenwagen, rund 77 vH an offenen Güterwagen und rund 70 vH an gedeckten Güterwagen. Dabei ist nicht berücksichtigt, daß die Militärtransportzüge, die bis in die vorderste Front verkehrten, abgesehen von den Lokomotiven, meist deutsches Wagenmaterial zu enthalten pflegten.

<sup>8</sup> Siehe die Tabelle S. 271 f.

## SIEBENTER TEIL

### Die Baupolitik<sup>1</sup>

#### 1. Die Neubautätigkeit der deutschen Eisenbahnen

Auch in der Neubaupolitik hat wie auf den meisten anderen Gebieten des Eisenbahnwesens während des Krieges keine einheitliche Linie verfolgt werden können. In erster Linie mußte man natürlich auch hier die militärischen Bedürfnisse und die betrieblichen, durch die militärischen und kriegswirtschaftlichen Transporte bedingten Notwendigkeiten berücksichtigen. Wenn daneben die deutschen Eisenbahnverwaltungen versuchten, auch diejenigen größeren Arbeiten weiter zu fördern, die in den auf eine weite Sicht aufgestellten Friedensprogrammen vorgesehen waren, so zeigte sich im Laufe des Krieges die Unmöglichkeit der Durchführung. Personal und Material waren, namentlich mit Rücksicht auf den starken, aus der Heimat zu deckenden Bedarf der Militäreisenbahnbehörden, so knapp geworden, und für die Wiederherstellung zerstörter Bahnen und die betriebssichere Unterhaltung der Anlagen war ein so großes Personal und so umfangreiches Material erforderlich, daß an die Fortführung der Friedensbauten nicht zu denken war. Dazu kam, daß vom Jahre 1917 ab auch die Betriebsschwierigkeiten die Drosselung der Bautätigkeit zur Entlastung der Strecken von nicht kriegswichtigen Transporten erforderlich machten.

In der bei Beginn des Krieges sehr starken Bautätigkeit trat sogleich ein vollständiger Stillstand ein. Die Unternehmer, die Betriebsleiter und die leistungsfähigsten Arbeiter waren zu den Fahnen einberufen, und die Einstellung von Ersatz ging nur lang-

<sup>1</sup> Aus den im Verzeichnis des Schrifttums aufgeführten Werken sind besonders benutzt: Die deutschen Eisenbahnen 1910—1920; Roebe, Zusammenbruch der deutschen Eisenbahnen?; Kretschmann, Die Wiederherstellung der deutschen Eisenbahnen auf dem westlichen Kriegsschauplatz; Kretschmann, die gleiche Darstellung über den östlichen Kriegsschauplatz; Baur, Deutsche Eisenbahnen im Weltkrieg.



sam vor sich. Als sich bald darauf in verschiedenen Teilen Deutschlands vorübergehend eine Arbeitslosigkeit bemerkbar machte, wurde, namentlich in der Nähe großer Städte, eine Reihe von Eisenbahnbauten wieder aufgenommen. Aber schon im März 1915 hatte sich die Sachlage wieder völlig verändert: die starke erneute Heranziehung von kriegsverwendungsfähigen Leuten für den Heeresdienst, verbunden mit der starken Beschäftigung der Kriegsindustrie nötigte zur Einschränkung aller als Meliorationsbahnen anzusehenden Bauten, und der Notschrei der Landwirtschaft nach Arbeitern verschärfte die Lage. Gleichzeitig machte sich schon eine gewisse Knappheit an Baumaterialien bemerkbar, zumal auch hier die militärischen Anforderungen ständig wuchsen. Da zudem die Heranziehung von Kriegsgefangenen keine wesentliche Hilfe brachte, wurde schon Ende 1915 der Weiterbau auf die kriegsnotwendigen und für den Betrieb erforderlichen Anlagen beschränkt. Eine besonders sorgfältige Durchprüfung der vorliegenden Bauaufgaben auf ihre Notwendigkeit wurde besonders bei neuen Empfangsgebäuden, Güterschuppen, Wegen, Überführungen und schienenfreien Kreuzungen vorgenommen. Man lernte damals zuerst auch mit weniger vollkommenen Anlagen auszukommen. Wie nötig die Einschränkungen waren, ergibt sich daraus, daß in der Zeit vom 1. April bis 1. Dezember 1916 allein im Bereich der preußisch-hessischen Staatsbahnen 18 500 bei Bauarbeiten beschäftigte Arbeiter für den Heeresdienst freigemacht werden mußten; es verblieben nur noch 17 500 Kräfte, worunter sich 4800, das heißt mehr als ein Viertel, Kriegsgefangene befanden. Nachdem dann durch das Hindenburg-Programm die gesamte Wirtschaft nur noch auf die unbedingten Kriegsnotwendigkeiten abgestellt war, mußte man das noch vorhandene Programm weiter abdrosseln. Wie die gesamte Eisenbahnwirtschaft, so war jetzt auch die Neubautätigkeit nur noch auf die Erfüllung der kriegswichtigsten Anlagen abgestellt. Aus einer damals aufgestellten Dringlichkeitsliste gehen die schweren Betriebsnöte der Eisenbahnen deutlich hervor. Dem immer schlechter werdenden Reparaturstand der Fahrzeuge entsprach es, daß Erweiterungsbauten und Neubauten von Werkstätten, soweit sie zur beschleunigten Wiederherstellung von Fahrzeugen dienten, an erster Stelle standen. Daß daneben besonders Ergänzungsbauten zur Bewältigung des durch die Vermehrung der

Rüstungsindustrie gesteigerten und veränderten Verkehrs zu berücksichtigen waren, erscheint selbstverständlich. Hierzu gehörten namentlich die neuen Anschlußanlagen für die Rüstungsindustrie selbst. Von den bereits im Frieden meist begonnenen Anlagen fielen unter das neue Dringlichkeitsprogramm nur die folgenden größeren Bahnbauten: drittes und viertes Gleis auf den Strecken Hamm—Minden und Luckenwalde—Jüterbog, die Bahn Minden—Nienburg, die Moselabfuhrlinie Krefeld—Rommerskirchen—Ahrtal, die Rheinbrücken bei Remagen und Neuwied und der viergleisige Ausbau der Moselbahn und der Bahn Ludwigshafen—Oggersheim.

Aber auch dieses Programm mußte noch erheblich gestreckt werden, als das Kriegsam eine scharfe Erfassung aller Baustoffe und ihre Verteilung nach besonders wichtigen Bauarbeiten durchführte. Alles wurde jetzt auf die Vorbereitung der Frühjahrsoffensive 1918 im Westen abgestellt. Die kurze Aufwärtsbewegung der Bautätigkeit, die mit dem Einsetzen dieser Offensive im März 1918 eintrat, war nur von kurzer Dauer. Die Verschlechterung der Kriegslage führte zu einer derartigen Drosselung der Baumengen, daß kaum noch die für die notwendigste Betriebssicherheit erforderlichen Stoffe vorhanden waren. Kurz vor dem Kriegsende hörte die Bautätigkeit völlig auf.

Wie bereits erwähnt, mußten die aus rein militärischen Gründen notwendigen Anlagen ohne Rücksicht auf Mangel an Personal und Material hergestellt werden. Es kamen dabei besonders Neubauten an den Grenzen, besonders in der Nähe des Kampfgebietes in Elsaß-Lothringen, in Betracht, die meist von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, zum Teil auch von der Militärverwaltung selbst hergestellt wurden. In Elsaß-Lothringen handelte es sich in der Hauptsache um die Herstellung von Parkbahnhöfen, von Geschützbahnen, von Verlademöglichkeiten und Verpflegungsstationen für Truppentransporte und von Anlagen zwecks schnellerer Durchführung des Nachschubs. Im Osten wurde der zweigleisige Ausbau der eingleisigen Strecken Schmentau—Riesenburg—Miswalde, Insterburg—Tilsit und Pögegen—Langszargen in Angriff genommen, die Arbeiten konnten aber, trotzdem sie auch während der Zeiten größter Baubeschränkungen fortgeführt wurden, nicht zu Ende geführt werden.

Wie stark die Bautätigkeit während des Krieges gedrosselt werden mußte, erhellt daraus, daß zum Beispiel die preußisch-hessische Eisenbahnverwaltung im Jahre 1913 für Bauzwecke aus außerordentlichen Mitteln und Anleihen rund 460 Millionen Mark aufgewendet hatte, während im Jahre 1914 die Ausgaben auf 313 Millionen Mark, 1915 auf 237 Millionen Mark, 1916 auf 180 Millionen Mark und 1917 auf 170 Millionen Mark zurückgingen. Im Jahre 1917 wurden also nur noch rund ein Drittel der Ausgaben des letzten Friedensjahres verbaut. Dabei war infolge der fortgesetzt steigenden Stoffkosten und Löhne das Arbeitsergebnis kaum auf ein Sechstel der im Jahre 1913 erzielten Leistungen zu bemessen.

Die Erhöhung der Baukosten hat ihren Grund in den Preissteigerungen für Baustoffe und für Löhne. Die Eisenbahnverwaltungen sind jedoch in keiner Phase des Krieges durch diese Preissteigerungen an Bauausführungen verhindert worden. Im Gegenteil wurden im preußischen Landtag noch im Jahre 1917 die großen Baureste, die noch für Neubauten ausstanden, als eine bedauerliche Erscheinung bezeichnet. Aber Arbeitskräfte und Stoffe waren zu wichtigeren Dingen nötig.

## 2. Die Bahnunterhaltung

Der Oberbau der deutschen Eisenbahnen war bei Beginn des Krieges nicht nur in einer ausgezeichneten Verfassung; er war auch unter Vereinbarung gewisser Richtlinien in den einzelnen Staatsbahnnetzen einheitlich durchgebildet und verstärkt worden. Für die Kriegsführung wichtig war, daß er in allen Netzen die Freizügigkeit der Lokomotiven und das Fahren der schweren Militärzüge zuließ. Bei der überaus starken Inanspruchnahme der Eisenbahnen kam es auf eine Erhaltung des Oberbaues in seinem bisherigen guten Zustand ganz besonders an, nachdem sich die lange Dauer des Krieges voraussehen ließ. Die zur Verhinderung einer Verschlechterung des Oberbaues erforderliche Erneuerung war im Frieden planmäßig festgelegt. Ein bestimmter Prozentsatz der Gleise wurde in jedem Jahre erneuert bzw. verstärkt. Diese Gleisumbauleistungen betrugen im Durchschnitt der deutschen Bahnen vor dem Kriege über 5 vH der Hauptgleise (1910: 5,00 vH; 1911: 4,85 vH; 1912: 5,52 vH; 1913:



5,00 vH). Aber die Material- und Personalschwierigkeiten nötigten im Kriege bald zu einer Herabsetzung der Umbauquote. Die heimatlichen Eisenbahnen mußten in immer größerem Umfange eingearbeitetes Oberbaupersonal zu den Militäreisenbahnen abordnen, das dort als Lehrpersonal für die bei der Bahnunterhaltung verwendeten militärischen Kräfte, der zahlreichen einheimischen Kräfte und der Kriegsgefangenen verwendet wurde. Dabei legte sich auch der Feldeisenbahnchef in der Anforderung einheimischen Personals für die Oberbauunterhaltung die größte Zurückhaltung auf, so daß zum Beispiel im Jahre 1917 bei den Etappenformationen des Ostens die einzelnen Bahnmeisterrotten meist nur noch aus zwei deutschen, im übrigen aus russischen Arbeitern bestanden. Einen quantitativ und qualitativ auch nur annähernd ausreichenden Ersatz in der Heimat einzustellen, war unmöglich. Wie sich aus der Übersicht auf S. 285 ergibt, ist die Zahl der Bahnunterhaltungsarbeiter in der Zeit von 1913 bis 1917 von 117 000 auf 87 000, das heißt um rund 25 vH gesunken. Das ist einmal darauf zurückzuführen, daß zur Durchführung der Arbeiten auf ein eingearbeitetes Stammpersonal von bestimmtem, wenn auch geringem Umfang nicht verzichtet werden konnte. Die Beschäftigung von Jugendlichen, Hilfsdienstpflichtigen, Frauen und Gefangenen war dadurch der Höhe nach beschränkt. Gutes Stammpersonal war auch deshalb schwer zu erhalten, weil die Kriegsindustrie infolge ihrer hohen Löhne alle geeigneten Kräfte an sich zog.

Aber nicht nur durch die geringere Zahl von Arbeitern wurde die Arbeitsleistung und Arbeitsmenge ungünstig beeinflußt, sondern insbesondere durch die geringere Leistungsfähigkeit des Personals. Diese im Kriege beobachtete Allgemeinerscheinung trat besonders bei dem Ersatzpersonal zutage. Bei der preußisch-hessischen Verwaltung bestand im Jahre 1917 das Bahnunterhaltungspersonal zu einem Viertel aus weiblichen Kräften. Die Arbeitsleistung der weiblichen Kräfte entsprach ebenso wie die der Jugendlichen etwa 60—80 vH der Leistungsfähigkeit eines Arbeiters der Vorkriegszeit, während die Leistungen der Kriegsgefangenen nur auf 40—50 vH zu bemessen waren. Unter Berücksichtigung des geringeren Personalbestandes ist daher die Leistung der deutschen Eisenbahnen im Jahre 1917 nur auf etwa 45—50 vH der Vorkriegsleistung zu schätzen.

Unter diesem Rückgang der Leistungen mußte in erster Linie der Gleisumbau leiden, da es von Jahr zu Jahr mehr an den nötigen Stoffen, insbesondere an Schienen, Schwellen, dem zugehörigen Kleineisenzeug und Bettungsstoffen fehlte. Auch mußten die Heimatverwaltungen gerade mit diesen Materialien in starkem Maße den Militäreisenbahnen der besetzten Gebiete aus helfen. Der Gleisumbau, der im Jahre 1914 mit 5,23 vH die Zahl des letzten Friedensjahres (5 vH) noch etwas überstiegen hatte, ging dann auch im Jahre 1915 auf 4,95 vH, im Jahre 1916 auf 3,79 vH und im Jahre 1917 auf 2,53 vH, das heißt die Hälfte des Durchschnitts der letzten Friedensjahre, zurück.

Die Unterhaltung der Gleisanlagen mußte in ähnlicher Weise vernachlässigt werden, zumal die Bettungsstoffe in immer steigendem Maße für die Bedürfnisse der Front erforderlich waren.

Gleisumbau und planmäßige Gleisunterhaltung gingen, wie ausgeführt, immer mehr zurück, und da andererseits durch die starke Inanspruchnahme der Bahnen der Oberbau mehr als im Frieden beansprucht wurde, kam man im Laufe des Krieges zu dem unerwünschten, aber unvermeidbaren Zustand, daß man gerade noch die betriebsfähige Instandhaltung der Bahnanlagen gewährleisten konnte. Beim Kriegsende war daher der Oberbau zwar noch nicht in einem betriebsgefährlichen Zustande, er bedurfte aber schleunigster Verbesserung.

### 3. Die Eisenbahnen in den besetzten Gebieten

Die Eisenbahnen der besetzten Gebiete fanden ihre Bauaufgaben naturgemäß lediglich in den für die Kriegführung notwendigen Bauten, wobei jedoch auch an die Zukunft gedacht wurde. Die außerordentlich anstrengenden, auch zahlreiche heimatliche Privatunternehmer mit eigenen Kräften erfordernden Wiederherstellungsarbeiten auf allen Kriegsschauplätzen sind bereits auf S. 83 f. dargestellt. Auch die gewaltigen Arbeiten für die eigentlichen Stellungsbahnen, namentlich für die großen Abwehr- und Angriffsschlachten im Westen mit ihren großen Stoffmengen sind auf S. 94 f. erwähnt. Im Rahmen dieser Darstellung sind deshalb nur die planmäßigen Ausbauten von Bahnhöfen, Werkstätten und Strecken, der Bau neuer Gleise und die

Anlage neuer Eisenbahnen und die besonderen Gleisarbeiten zu erwähnen.

Unter den letzteren verdienen die Arbeiten zur Umwandlung der russischen breitspurigen Strecken in normalspurige Linien besondere Hervorhebung. Eine Beibehaltung der Breitspur war wegen der im Kriegsbetrieb unmöglichen Umladung und wegen der verhältnismäßig geringen Zahl an russischen Beutefahrzeugen nicht in Frage gekommen; die Umwandlung hatte jedoch andererseits eine starke erneute Inanspruchnahme des heimatlichen Betriebsmittelparks zur Folge. Bis zum 1. Mai 1916 waren auf dem russischen Netz insgesamt 7534 km in Normalspur umgenagelt. Die Tagesleistung (12 Stunden) eines Mannes konnte auf 35—40 m bemessen werden,<sup>2</sup> so daß man die Gesamtleistung auf etwa 200 000 Tagewerke (von 12 Stunden) beziffern kann, wobei die starken Hemmungen durch Frost, Schneeverwehungen und sonstige Umstände nicht berücksichtigt sind.

Was die eigentliche Bautätigkeit angeht, so wurden zunächst im Westen zur Verbesserung der betrieblichen Verhältnisse auf zahlreichen Bahnhöfen die vorhandenen Gleise verlängert, neue Gleise und Gleisgruppen angelegt und weitere Überholungs- und Kreuzungsmöglichkeiten geschaffen. Im Osten kam es in der Hauptsache darauf an, durch Einbau von Kreuzungsstationen und Anlegung neuer Blockstellen die Zugfolge auf den durch Truppentransporte und Nachschub dicht belegten Strecken zu erhöhen. Als weiteres Mittel zur Steigerung der betrieblichen Leistungsfähigkeit der besetzten Netze kam der zweigleisige Ausbau von Strecken in Betracht. Im Westen wurde bereits im August 1914 mit dem zweigleisigen Ausbau der Strecke Fentsch—Audun—Longuyon begonnen. Im besetzten Osten, wo das Eisenbahnnetz den strategischen Erfordernissen in keiner Weise gewachsen war, wurden unter anderen die Strecken Kalisch—Lodz, Lowicz—Warschau, Mlawa—Warschau, Grajewo—Bialystock, Marggrabowa—Suwalki, Radziwiliszki—Koschedany und Prekultn—Muravjewo zweigleisig ausgebaut.

Von noch größerer Wichtigkeit war aber der Neubau von strategischen Eisenbahnlinien. Im Westen kamen außer kleineren Strecken besonders drei neue Aufmarschlinien in Betracht,

<sup>2</sup> Vgl. Kretschmann, Die Wiederherstellung der Eisenbahnen auf dem östlichen Kriegsschauplatz, S. 3.



da nur die beiden Linien von Aachen nach Lüttich und von Diedenhofen nach Longuyon zur Verfügung standen, während die zwischen diesen Linien über die Grenze führenden Strecken teils eingleisig, teils nach Bauart und Steigungsverhältnissen für militärische Zwecke nicht sehr leistungsfähig waren. Es wurden deshalb während des Krieges folgende zweigleisige Strecken hergestellt:

a) Linie Aachen—Gemmenich—Tongern	53,6 km
b) Linie Born—Vielsalm—Rivage	69,8 km
c) Linie St. Vith—Gouvy—Libramont	78,0 km
<hr/>	
zusammen 201,4 km	

Während der Zeit des stärksten Baues waren an den drei Linien 22 000 Arbeitskräfte tätig.

Im Osten waren die bedeutendsten Neubaulinien die Strecken Belzec—Cholm, Willenberg—Ostrolenka, Bajohren—Prekuln, Laugszargen—Radziwiliszki und Schaulen—Mitau. Die 71 km lange Strecke Willenberg—Ostrolenka wurde unter der Leitung des Oberstleutnants H. Baur von Eisenbahntrouppen in 28 Tagen hergestellt, was bei den schwierigen Geländeverhältnissen eine Leistung ersten Ranges darstellte.<sup>3</sup> Bis zum 1. Mai 1916 wurden auf russischem Boden 1100 km Vollbahnen neu hergestellt.

Daneben kamen eine große Anzahl von Feldbahnen zur Ausführung.

<sup>3</sup> Vgl. Baur, Deutsche Eisenbahner im Weltkrieg, S. 29 ff.

## ACHTER TEIL

### Die Tarifpolitik<sup>1</sup>

#### 1. Der Vorkriegsstand

##### a) DIE TARIFGRUNDLAGEN

Nachdem die deutschen Eisenbahnen sich im Jahre 1877 den sogenannten Güterreformtarif<sup>2</sup> geschaffen hatten, der die formelle Tarifeinheit, das heißt die Festlegung der gleichen Grundsätze für die Einreihung der Güter in die Klassen des gemeinsamen Tarifsystems enthielt, gelang in den folgenden Jahrzehnten im Wege der Verhandlung und Angleichung auch die Herstellung der materiellen Tarifeinheit, das heißt der Gleichheit der Tarifsätze, wenigstens in den regelmäßigen Tarifklassen. In der Erstellung von Ausnahmetarifen führte das tatsächliche Übergewicht der preußisch-hessischen Staatsbahnen gleichfalls zu einer weitgehenden Einheitlichkeit.<sup>3</sup> Im Personenverkehr nahmen die deutschen Staatsbahnen im Jahre 1907 den einheitlichen Personen- und Gepäcktarif an. Kleinere Abweichungen einzelner Verwaltungen blieben bestehen.

Die Einheitssätze des Personenverkehrs betrugen nach dem Reformtarif von 1907 in der vierten Klasse 2 Pf, in der dritten Klasse 3 Pf, in der zweiten Klasse 4,5 Pf und in der ersten Klasse 7 Pf. Sie standen also im Verhältnis von  $1:1\frac{1}{2}:2\frac{1}{4}:3\frac{1}{2}$ . Daneben wurde ein nach Zonen abgestufter Zuschlag für die Benutzung von Schnellzügen erhoben. Die deutschen Eisenbahnen hatten aber in großem Umfange Fahrpreisermäßigungen durchgeführt, die wesentlich niedrigere Einheitssätze als die der Normaltarifklassen ergaben. So waren verbilligt die Zeitkarten, die

<sup>1</sup> Von den im Verzeichnis des Schrifttums enthaltenen Werken sind in diesem Abschnitt besonders benutzt: Wehrmann, Die Verwaltung der Eisenbahnen; Die deutschen Eisenbahnen 1910—1920; Das deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart.

<sup>2</sup> Siehe S. 30.

<sup>3</sup> Wehrmann, S. 214.

Schülerkarten, die Arbeiterwochen- und Arbeiterrückfahrkarten, die Fahrkarten für die Beförderung landwirtschaftlicher Arbeiter, die Fahrten zu wissenschaftlichen und belehrenden Zwecken, zugunsten der öffentlichen Krankenpflege, für mittellose Kranke und andere hilfsbedürftige Personen, für deutsche Kriegsteilnehmer der Feldzüge 1864, 1866 und 1870/71 sowie für sonstige Zwecke.

Im Jahre 1913 fuhren 50,29 vH aller Reisenden in der 4. Klasse, 41,49 vH in der 3., 7,59 vH in der 2. und 0,3 vH in der 1. Klasse. 49,37 vH aller Reisenden wurden zu Normaltarifen befördert, so daß mehr als die Hälfte der Reisenden zu ermäßigten Tarifen fuhren. Das zeigte sich vor allem in den Einnahmen aus dem Personenverkehr, von denen 87 vH auf die Normaltarife, dagegen nur 13 vH auf die ermäßigten Tarife entfielen.

Der für die Mehrzahl der deutschen Staatseisenbahnen geltende Gütertarif war in der Stückgutklasse nach Entfernungen gestaffelt, während für Wagenladungsgüter Einheitssätze für alle Entfernungen galten,<sup>4</sup> die sich von 6,7 Pf in der allgemeinen Wagenladungsklasse A 1 auf 2,2 Pf im Spezialtarif III senkten. In sehr starkem Maße hatten aber die deutschen Eisenbahnen vor dem Kriege die Ausnahmetarife entwickelt, von denen insbesondere die allgemein geltenden Ausnahmetarife für Holz des Spezialtarifs II, der Rohstofftarif für Erde, für Düngemittel, Kartoffel, Rüben usw., der Kalitarif, der Düngekalktarif und der Wegebaustofftarif besondere Bedeutung hatten. Daneben bestanden zur Unterstützung der Ausfuhr, zur Unterstützung von Industrie und notleidenden Gebieten und zu sonstigen volkswirtschaftlichen Zwecken eine Reihe von Ausnahmetarifen, unter denen die zahlreichen Tarife für Brennstoffe (Steinkohlen, Braunkohle, Briketts), für Eisenerz, für Eisen- und Stahlwaren, für Getreide, Zucker usw. hervorzuheben sind. Im Jahre 1913 wurden auf den deutschen Eisenbahnen von allen beförderten Gütern, berechnet nach Tonnenkilometern, 61,4 vH, also über drei Fünftel, zu Ausnahmetarifen gefahren, die aber nur 46,7 vH von den gesamten Einnahmen aus dem Güterverkehr brachten. Von dem Gesamtgüterverkehr entfielen (nach Tonnenkilometern) allein auf Kohle 42,5 vH mit einer Einnahme von 28,6 vH der Gesamt-

<sup>4</sup> Eine Ausnahme bestand für den Spezialtarif III, der bei Entfernungen über 100 km den Satz von 2,2 Pf pro Tonnenkilometer vorsah gegenüber dem Satz von 2,6 Pf bei Entfernungen bis zu 100 km.



einnahme des Güterverkehrs. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen im übrigen bei den deutschen Eisenbahnen vor dem Kriege rund ein Drittel, die Einnahmen aus dem Güterverkehr rund zwei Drittel der Gesamteinnahmen. Es ergibt sich hieraus um so mehr die Wichtigkeit des Güterverkehrs, als die Eisenbahnüberschüsse überwiegend aus dem letzteren herrührten, während man vielfach den Personenverkehr, allerdings wohl kaum mit Recht, vor dem Kriege für einen Zuschußbetrieb hielt.

Für die Beförderung der bewaffneten Macht und der Kriegsbedürfnisse im Frieden wie im Kriege bestand der auf Grund des § 29 des Gesetzes über die Kriegsleistungen vom 13. Juni 1873 und dem § 15 des Gesetzes vom 13. Februar 1875 vom Bundesrat beschlossene Militärtarif für Eisenbahnen.

Der Militärtarif galt nur für dienstliche Reisen und Beförderungen, bei Mannschaften waren im Gegensatz zu den Offizieren auch Urlaubsreisen eingeschlossen. Der Personentarif betrug für Mannschaften 1 Pf pro Kilometer, das heißt die Hälfte des Preises der 4. Klasse, für die in der 2. Klasse reisenden Offiziere 3 Pf, was dem Preis der 3. Klasse gleichkommt. Auch für den Güterverkehr stellte der Militärtarif besondere Sätze auf, die gegenüber den Sätzen der Normaltarife ermäßigt waren. Welch geringe Bedeutung dem Militärverkehr im Rahmen des Gesamtverkehrs im Frieden zukam, ergibt sich aus folgenden Zahlen: Im Personenverkehr betrugen die Gesamteinnahmen der deutschen Eisenbahnen im Jahre 1913 rund 1017 Millionen Mark. Davon entfielen auf die Beförderung von Militär auf Militärfahrscheine und Militärfahrkarten nur rund 18 Millionen, das heißt 1,7 vH. Im Güterverkehr entfielen von zusammen 64 784 Millionen Tonnenkilometer nur 71 Millionen Tonnenkilometer, das heißt 0,1 vH auf Militärgut.

#### b) GRUNDSÄTZE DER TARIFPOLITIK IM FRIEDEN

Für die Tarifpolitik der deutschen Eisenbahnen waren im Frieden in erster Linie volkswirtschaftliche und soziale Gesichtspunkte maßgebend. Das weitere Ziel, Überschüsse herauszuwirtschaften, stand erst in zweiter Linie. Natürlich mußten sich die Tarife in ihrem finanziellen Gesamtergebnis in den Grenzen halten, die durch die Notwendigkeit gezogen waren, die Betriebskosten zu decken und das Anlagekapital zu verzinsen und zu

tilgen. Wenn darüber hinaus vor dem Kriege die deutschen Staatseisenbahnen auch in starkem Maße Überschüsse an die Staatskasse der einzelnen Länder abwarfen, so daß man zum Beispiel in Preußen geradezu von den Staatsbahnen als dem Rückgrat der Staatsfinanzen sprechen konnte, so war das nicht etwa eine Folge des Anziehens der Tarifschraube, sondern das Ergebnis der starken Verkehrssteigerung, verbunden mit der rationellen Betriebsweise der einzelnen Eisenbahnen. Die Staatseisenbahnen konnten sogar trotz der sich von Jahr zu Jahr steigenden Überschüsse zur Bildung von Ausgleichsfonds schreiten und durch immer weitere Fortbildung der Ausnahmetarife eine Senkung der Frachtpreise herbeiführen.

Die wirtschaftliche Entwicklung, die Deutschland in den letzten Jahrzehnten vor dem Kriege erlebt hat, ist nicht zuletzt durch die Tarifgestaltung der deutschen Bahnen ermöglicht worden, die den Umsatz der Güter steigerte, Industrien an weit von den Erzeugerstätten entfernten Orten lebensfähig machte und die heimischen Erwerbszweige in ihrem Wettbewerb mit dem Auslande stärkte. Wenn im Jahre 1924 in dem später zu behandelnden Dawesgutachten diese volkswirtschaftliche Einstellung in der Tarifpolitik als falsch hingestellt wurde, so waren für die Gedankengänge der Verfasser dieses Gutachtens die Erwägungen aus Ländern mit Privatbahnsystem maßgebend, in denen die Eisenbahnen in erster Linie als Erwerbsunternehmungen angesehen wurden. Es ist aber bemerkenswert, worauf später noch hinzuweisen ist, daß die deutschen Gesichtspunkte sich nach dem Kriege und vielleicht als eine mittelbare Folge desselben auch in denjenigen Ländern durchgesetzt haben, in denen ein scharf ausgeprägtes und mit Zähigkeit festgehaltenes Privatbahnsystem die Erzielung von Überschüssen und die Befriedigung der Aktionäre an die erste Stelle der Geschäfts- und Tarifpolitik gerückt hatte.

#### c) DIE BESTEUERUNG DES EISENBAHNVERKEHRS

Einer besonderen Erwähnung bedarf in diesem Zusammenhang noch die schon vor dem Kriege bestehende Besteuerung des Eisenbahnverkehrs durch das Reich, zu der in der Darstellung der Entwicklung während des Krieges noch Grundsätzliches zu sagen sein wird. Hier seien nur Tatsachen verzeichnet.

Am 1. August 1906 wurde durch Reichsgesetz eine Fahrkartensteuer eingeführt, die unter Freilassung der Fahrkarten der 4. Klasse, ferner aller Fahrkarten unter 60 Pf sowie der mit Fahrpreisvergünstigungen aus sozialen Gesichtspunkten ausgestatteten Fahrkarten Steuersätze von 5 Pf bis 8 M für Fahrkartenpreise von 60 Pf bis 50 M enthielt. Diese Steuer, gegen die sich die Staatseisenbahnen vergeblich zur Wehr gesetzt hatten, belastete progressiv die Reisenden der höheren Klassen und wirkte dadurch zur Abwanderung der Reisenden in die niederen Klassen mit, eine Erscheinung, die sich in Deutschland bis in die jüngste Zeit, allerdings aus anderen Gründen, immer stärker ausgewirkt hat.

Im Jahre 1906 wurde gleichfalls als Reichsabgabe die Stempelsteuerpflicht der Frachtkunden eingeführt. Der Betrag bestimmte sich nach der Höhe der Fracht und dem Ladegewicht des Wagens. Auch diese Besteuerung des Güterverkehrs stand mit den Grundsätzen der Staatsverwaltungen, der Volkswirtschaft durch Verbilligung der Tarife zu helfen, in Widerspruch, wenn auch die Sätze nur gering waren. Es war aber damit der Anfang zu der späteren Entwicklung der Besteuerung des Güterverkehrs gemacht.

## **2. Die Grundsätze der Eisenbahntarifpolitik im Kriege**

Die Tarifpolitik der deutschen Bahnen während des Krieges läßt sich kurz folgendermaßen kennzeichnen: In den beiden ersten Jahren der guten Betriebsergebnisse und des noch flüssigen Betriebs wurde in stärkstem Maße den volkswirtschaftlichen und sozialen Interessen Rechnung getragen. Von 1916 ab änderte sich mit dem Beginn der finanziellen Ausfälle einerseits, den wachsenden Betriebsschwierigkeiten andererseits die bisherige Politik. Man ist bestrebt, die Erträgnisse der Tarife zu steigern, muß aber daneben durch Drosselung des nicht kriegswichtigen Verkehrs auch durch tarifarische Maßnahmen gleichzeitig eine Verminderung der Verkehrseinnahmen in den Kauf nehmen. Die Erhöhung der Tariferträgnisse beginnt zögernd. Erst versucht man es mit kleinen Maßnahmen (Nebengebührenerhöhung usw.), dann durch allmähliche Beseitigung von Ausnahmetarifen; als es nicht mehr anders geht, kommt die Tariferhöhung vom 1. April 1918.



Es war in der Entwicklung der Kriegslage von 1914 bis 1918 begründet, daß auch die Tarifmaßnahmen der deutschen Eisenbahnen während des Krieges einer einheitlichen Linie entbehrten. Den wechselnden Kriegsbildern entsprechend konnte nur von Fall zu Fall und nur tastend vorgegangen werden. Übersieht man jedoch die Maßnahmen in ihrer Gesamtheit, so gewinnt man den Eindruck, daß mit systematischen Erhöhungen zu langsam vorgegangen worden ist und daß man die verhältnismäßig geringe Wirkung von Tarifierhöhungen auf eine völlig auf den Krieg eingestellte Wirtschaft zu spät erkannt hat. Die schon im Kriege einsetzende Inflation, die sich in den hohen Preissteigerungen der Rüstungsindustrie zeigte und die auch die Eisenbahnverwaltungen am eigenen Leibe spürte (Steigerung der persönlichen und sachlichen Ausgaben), hätte eine weit stärkere und weit frühere Steigerung auch der Tarifsätze gerechtfertigt. Denn es konnte und durfte nicht Aufgabe der Staatseisenbahnverwaltungen sein, gegenüber einer Entwicklung, der sich weder die private Wirtschaft noch die für die Kriegswirtschaft verantwortlichen Reichsstellen entzogen, Friedensgrundsätze weiter maßgebend sein zu lassen, die in die Entwicklung der Kriegswirtschaft nicht hineinpaßten. Für die so zurückhaltende Politik der Staatsbahnen gibt es aber eine doppelte Erklärung: Während in der eigentlichen Kriegswirtschaft dem Reichstag und den Parlamenten der Länder tatsächlich keine wesentliche Einwirkung mehr gegeben war, zumal die Kriegslage eine öffentliche Behandlung von militärischen Fragen nur in geringem Maße gestattete, unterlag die Erhöhung der Eisenbahngütertarife der gesetzlichen Regelung, und es liegt in der Natur des Parlaments, die ihm auf einem so wichtigen Gebiet wie dem des Eisenbahnverkehrs gegebenen Machtbefugnisse auch voll auszunutzen. Zum zweiten scheint hin und wieder der Gedanke vorherrschend gewesen zu sein, dem Auslande gegenüber die trotz der langen Kriegsdauer noch immer gute Finanzlage der Eisenbahnen durch Zurückstellung von Tarifierhöhungen darzutun, trotzdem das Ausland in dieser Hinsicht im allgemeinen viel früher vorging,<sup>5</sup> und wiewohl man sich sagen mußte, daß die Finanzlage der deutschen Eisen-

<sup>5</sup> In Frankreich machte die Erhöhung der Tarife gleichfalls große Schwierigkeiten; sie gelang auch erst im Jahre 1918. Vgl. *Péschaud*, *Politique etc. des transports par chemin de fer*, S. 183 ff.

bahnen, mochten sie auch ein noch so wichtiges Wirtschafts- und Kriegsinstrument bedeuten, für die Beurteilung der Gesamtlage Deutschlands und der verbündeten Mächte durch unsere Gegner keine entscheidende Rolle spielen konnte. Es soll dabei andererseits nicht verkannt werden, daß gegenüber den Preissteigerungen auf allen Gebieten das Festhalten der deutschen Eisenbahnen an ihren inzwischen viel zu niedrig gewordenen Sätzen innenpolitisch von Bedeutung war und den Gedanken, durchhalten zu müssen und zu können, im Volke stärkte.

Die von den deutschen Militäreisenbahnbehörden in Betrieb genommenen Eisenbahnlinien der besetzten Gebiete waren in überwiegendem Maße für militärische Zwecke erforderlich. Namentlich auf den in der Nähe der Front gelegenen Strecken konnte für einen Zivileisenbahnverkehr kein Platz bleiben. Zur Inganghaltung der Wirtschaft der besetzten Gebiete stellte aber der Feldeisenbahnchef die besetzten Eisenbahnen, soweit dies mit den Bedürfnissen des Heeres und der jeweiligen Kriegslage in Einklang stand, den Zivilbehörden, der Wirtschaft und der Bevölkerung zur Verfügung. Es wurden daher auch in den besetzten Gebieten Tarife erstellt, die auf die Bedürfnisse des Landes die nötige Rücksicht nahmen, andererseits den Selbstkosten des naturgemäß teuren Militärbetriebes entsprachen. Das Nähere ist auf S. 206 dargestellt.

### **3. Die Entwicklung der Personen- und Gepäcktarife im Kriege**

#### **a) DIE FAHRPREISERMÄSSIGUNGEN DER ERSTEN KRIEGSJAHRE**

Die deutschen Staatsbahnen bauten in den ersten Kriegsjahren ihre auf volkswirtschaftlichen und sozialen Erwägungen beruhenden Fahrpreismäßigungen weiter aus. Sie wurden meist aus besonderen einzelnen Veranlassungen eingeführt und nach bestimmter Zeit wieder aufgehoben. Zur Sicherung der Volksernährung wurde kurz nach Ausbruch des Krieges den freiwilligen Erntehilfsarbeitern freie Fahrt, ferner im Jahre 1917 und 1918 den sich zur Hilfe in der Landwirtschaft zur Verfügung stellenden Jungmannen (meist Schüler höherer Lehranstalten) und ihren Führern Beförderung zum Militärfahrpreis zugestanden. Den Besitzern der in der Nähe Berlins liegenden Laubenkolonien und den Personen, die sich zur Hebung der Landwirtschaft in der Nähe großer Städte dem Gemüsebau widmeten, wurden Ar-

beiterrückfahrkarten bewilligt. Eine zweite Gruppe von Fahrpreisvergünstigungen betraf die Reisen erholungsbedürftiger Kinder auf das Land, die zum halben Preise der vierten Klasse in der dritten Klasse befördert wurden, sowie die freie Beförderung von Kindern zur Erholung im verbündeten oder neutralen Ausland. Zur Milderung ihres Loses wurde den Kriegsbeschädigten bei Reisen zu Fachärzten, in Heilanstalten, in Kurorte und Ausbildungsanstalten Fahrkarten zum halben Preis verabfolgt. Die gleiche Ermäßigung erhielten Angehörige zum Besuch kranker und verwundeter Kriegsteilnehmer sowie zur Beerdigung von Kriegsteilnehmern, die im Inland oder in den besetzten Gebieten sowie im befreundeten und neutralen Auslande verstorben waren. Auch solchen Personen, die ihren bisherigen Beruf infolge des Krieges nicht wieder betreiben konnten, wurden teils Ermäßigungen, teils freie Beförderung bewilligt.

Wenn sich auch der Krieg im allgemeinen außerhalb der deutschen Grenzen abspielte, so mußte doch denjenigen Personen durch freie Fahrt oder Fahrpreisermäßigungen geholfen werden, die infolge der kriegerischen Ereignisse ihre Heimat vorübergehend verlassen mußten, wie dies zum Beispiel in Ostpreußen zu Beginn des Krieges der Fall war, sowie denjenigen Personen, die infolge der hin und wieder aus militärischen und politischen Gründen notwendigen Ausweisungen, zum Beispiel aus dem Frontgebiet in Elsaß-Lothringen, ihren bisherigen Wohnsitz aufgeben mußten.

Wenn diese Fahrpreisvergünstigungen auch nur einem kleineren Bruchteil der gesamten Bevölkerung zugute kamen, so haben sie doch zur Linderung der Kriegsschäden und zur Besserung der Ernährungsverhältnisse in allerdings bescheidenem Umfange beigetragen.

#### b) DIE DROSSELUNG DES PERSONENVERKEHRS DURCH TARIFARISCHE MASSNAHMEN

Mit der gewaltigen Vermehrung der Gütertransporte infolge des Hindenburg-Programms mußte gleichzeitig eine starke Drosselung des Personenverkehrs einsetzen, wobei vor allem der Schnellzugverkehr zu verringern war. Da man mit Recht während des Krieges davon Abstand nahm, die Benutzung der Eisenbahnen von behördlichen Dringlichkeitsbescheinigungen



oder ähnlichen Genehmigungen abhängig zu machen, blieb, abgesehen von der Herabsetzung der Geschwindigkeiten, in der Hauptsache nur das Mittel übrig, durch Aufhebung von tarifrischen Vergünstigungen und durch Erhöhung der Tarife selbst das Publikum vom Reisen abzuhalten. *Das bedeutete aber, daß es auf den deutschen Eisenbahnen im Personenverkehr vom Jahre 1916 ab bis zum Kriegsende keine Tarifpolitik im eigentlichen Sinne mehr gab.*

Zunächst wurden zur Entlastung der Züge des Reiseverkehrs gewisse bisherige Erleichterungen aufgehoben. Seit dem 18. Oktober 1917 wurde bei Reisen zu wissenschaftlichen Zwecken und im Interesse der Jugendpflege die Benutzung von Schnellzügen nicht mehr gestattet; vom 1. Februar 1918 ab wurden die Ermäßigungen für diese Reisen überhaupt aufgehoben. Vom 1. April 1918 ab wurden die Fahrpreise für Reisen der Angehörigen der freiwilligen Krankenpflege erhöht. Schnellzugermäßigungen, die früher bestanden hatten, wurden aufgehoben.

Gegenüber diesen kleineren Mitteln, den Personenverkehr zu drosseln, kam aber der Erhöhung der Schnellzugszuschläge und der weiteren Erhöhung der Schnellzugstarife eine ganz besondere Bedeutung zu. Warnungssignale an das Publikum durch Aufrufe und Pressenotizen, unnötige Reisen zu unterlassen, waren ungehört verhallt. Sie waren nicht zuletzt deshalb wirkungslos, weil die Militärpersonen, die zu Urlaubszwecken, teilweise in kleineren Transporten, durch Deutschland reisten, sich an die Bestimmungen, die zum Teil die Benutzung der Schnellzüge ausschlossen, nicht hielten, andererseits die zahlreichen im Personenzugdienst verwendeten weiblichen Bediensteten sich nicht durchzusetzen vermochten. Man ging deshalb im Herbst 1917 dazu über, durch starke Erhöhung der Schnellzugpreise den Reiseverkehr zu drosseln. Vom 18. Oktober 1917 ab wurden neue Zuschläge für Schnellzüge und gleichzeitig für Eilzüge eingeführt, die alle bisher im Eisenbahnwesen für möglich gehaltenen Erhöhungen weit übertrafen. Es wurden erhoben:

bei Fahrpreisen	bis 5 M	ein Zuschlag von	3 M
„	„ von 5 bis 10 M	„	„ 8 M
„	„ von 10 bis 15 M	„	„ 13 M
„	„ von 15 bis 25 M	„	„ 20 M
„	„ von 25 bis 35 M	„	„ 30 M.

Die vom 15. Dezember 1917 an die Stelle dieser allzu rohen Zuschläge tretende Verdoppelung der Fahrpreise der Schnell- und Eilzugfahrpreise sowie der Schnellzugzuschläge verteuerte die Benutzung der Schnell- und Eilzüge um mehr als 100 vH. Die Wirkung auf die Benutzung der Schnellzüge durch Zivilpersonen war daher zunächst eine durchschlagende. Auf den Berliner Fernbahnhöfen, in Breslau, Köln, Frankfurt (Main), Hamburg, Altona und Leipzig verminderte sich der Fahrkartenverkauf um rund 75 vH; die Zahl der verkauften Fahrkarten ging von 50 000 auf rund 12 000 zurück. Den Betriebserfordernissen war allerdings dadurch nur zum Teil Rechnung getragen, da infolge der naturgemäßen Abwanderung von den Schnell- und Eilzügen auf die Personenzüge nun die letzteren um so stärker belastet wurden.

Die Abwanderung wurde z. B. geschätzt:

im Verkehr Berlin—Köln . . . . .	auf 42—75 vH,
im Verkehr Berlin—Frankfurt (Main)	auf 44—68 vH,
im Verkehr Berlin—Breslau . . . . .	auf 30—50 vH.

Wenn es darnach auch gelang, den Verkehr in den Schnell- und Eilzügen zum Nachteil des Personenzugverkehrs erheblich zu drosseln, so waren doch diese Maßnahmen für die Gesamtbelastung des Betriebes nicht von großer Bedeutung, wie bei der Darstellung der Betriebsverhältnisse während des Krieges dargelegt ist.<sup>6</sup> Auch blieb die erhoffte Rückwirkung auf die Finanzen aus, da die Einnahmen aus den erhöhten Zuschlägen weit hinter den Schätzungen zurückblieben.

Zum 1. April 1918 führte man deshalb, in erster Linie aus finanziellen Gründen, eine Erhöhung von rund 10 vH der Personenfahrpreise ein; auch der Militärtarif für Personen erfuhr eine Steigerung von 10 vH. Die neuen Preise waren aber nach dem damaligen Lebensstandard viel zu niedrig.

Die neuen Sätze betrugen:

4. Kl. 2,2 Pf    3. Kl. 3,3 Pf    2. Kl. 4,95 Pf    1. Kl. 7,70 Pf.

Dazu trat die auf S. 203 behandelte Verkehrssteuer, so daß tatsächlich erhoben wurden (abgerundet)

4. Kl. 2,4 Pf    3. Kl. 3,7 Pf    2. Kl. 5,7 Pf    1. Kl. 9,8 Pf.

Damit wurden die reinen Personenfahrpreise erhöht: in der

<sup>6</sup> Vgl. S. 127.

4. Klasse um 20 vH, in der 3. Klasse um 23,33 vH, in der 2. Klasse um 26,67 vH und in der 1. Klasse um 28,57 vH.<sup>7</sup>

Dazu trat eine Erhöhung der Schnellzugzuschläge, die im allgemeinen 100 vH betrug, allerdings unter Einschiebung einer bis dahin nicht bekannten Zwischenstufe für die Entfernungen 150 bis 350 km, die gegenüber den bisherigen Beträgen nur um 30 vH erhöht war. Auf eine noch stärkere Belastung des Schnellzugverkehrs als solchen konnte man aber trotz dieser allgemeinen Erhöhung der Tarife aus betrieblichen Gründen nicht verzichten. Die Erhöhung wurde jedoch anders gestaltet. Bei einem Fahrpreis bis zu 5,30 M wurde ein Kriegszuschlag von 3 M erhoben; bei höheren Fahrpreisen war eine Fahrkarte der nächsthöheren Klasse, bei Benutzung der ersten Klasse eine Fahrkarte der ersten und daneben eine der zweiten Klasse zu lösen, so daß außer den besonders zu bezahlenden Schnellzugzuschlägen die Fahrt im Schnellzug pro km kostete: in der 3. Klasse 5,7 Pf, in der 2. Klasse 9 Pf und in der 1. Klasse 14,7 Pf.

#### 4. Die Entwicklung der Gütertarife im Kriege

##### a) DIE AUSGESTALTUNG DER AUSNAHMETARIFE WÄHREND DER ERSTEN KRIEGSJAHRE

Auf dem Gebiete der Gütertarife zeigt sich als parallele Bewegung zu den Maßnahmen im Personentarif zunächst eine weitere starke Ausgestaltung der Ausnahmetarife.

Die Gründe für ihre Erstellung waren verschiedenster Art. Als unmittelbare Kriegsfolge war die schon bald nach Beginn des Krieges angeordnete tarifarische Unterstützung der vom Feinde vorübergehend besetzten Teile Ostpreußens und Elsaß-Lothringens anzusehen. Hier waren die verwüsteten Städte und Dörfer aufzubauen, die Bevölkerung mit Lebensmitteln und Gebrauchsgegenständen aller Art zu versehen, während mancherorts Vieh, für das die Fütterungsmöglichkeit nicht mehr vorhanden war, abtransportiert werden mußte. Die meisten der übrigen Ausnahmetarife hingen mehr oder weniger mit der Abschnürung

<sup>7</sup> Es ist zu berücksichtigen, daß den Eisenbahnen von diesen Bareinnahmen tatsächlich nur diejenigen zufließen, die die bisherigen Tarife um 10 vH überstiegen. Die übersteigenden Beträge fielen der Reichskasse anheim und hatten mit der Erhöhung der Personentarife nichts zu tun.



Deutschlands vom Nachbar- und Weltverkehr zusammen. Bisherige Bezugsquellen aus den feindlichen Ländern und im Durchgang durch sie hörten auf; die vom Gegner verhängte Blockade brachte immer weitere bisherige Geschäftsverbindungen ins Stocken. Neue mußten gesucht werden, woraus sich die an anderer Stelle dargestellte Verschiebung der Produktions- und Absatzgebiete und eine starke Verteuerung der Transporte ergab. Diese Verteuerung zu beseitigen war die vornehmliche Aufgabe der Ausnahmetarife. Denn solange die Kriegswirtschaft nicht durchorganisiert war, was bis zum Jahre 1916 nicht, wenigstens nicht in vollendeter Weise der Fall war, hatte die Rücksicht auf die Leistungsfähigkeit des einzelnen Betriebes ihre Berechtigung, und solange nicht die Hochkonjunktur der Rüstungsindustrie auch das Lohnniveau steigerte, mußte zur gleichmäßigen Verteilung aller Güter für die Aufrechterhaltung des bisherigen Preisstandes der lebenswichtigsten Güter durch Herabsetzung der Fracht für ungünstiger gestellte Landesteile gesorgt werden. Es ist das große Verdienst der deutschen Eisenbahnverwaltungen, durch das System der für den einzelnen praktischen Fall und mit großer Schnelligkeit erstellten Ausnahmetarife in den beiden ersten Kriegsjahren das Land vor größeren Preiserhöhungen und Preisschwankungen bewahrt und die Wirkungen des Krieges auf Produktion und Absatz in etwas ausgeglichen zu haben. Eine sehr gute und vollständige Darstellung der Ausnahmetarife findet sich im Jahresbericht der deutschen Eisenbahnen auf S. 338 bis 363.

Wegen der besonderen Bedeutung, die der Verschiebung der Entfernungen zwischen Erzeuger- und Verbrauchsstätten der einzelnen Güter zukam, war der Staffeltarif mit stark fallender Skala das Hauptanwendungsgebiet der Ausnahmetarife. Es kamen hier in der Hauptsache Lebensmittel (Roggen und Weizen, Kartoffeln, Fleischwaren), Futtermittel, gewisse Düngemittel, Kohle und Koks, Eisenerz, Erzeugnisse der chemischen Industrie u. a. in Betracht. So wurde zum Beispiel für Kartoffelsendungen (aus dem Osten) bei Entfernungen von 750 km ein besonders niedriger Einheitssatz bestimmt. In anderen Fällen wurden die Kilometertarife herabgesetzt, oder es erfolgte Frachtberechnung nach dem halben Gewicht des Gutes oder es wurde bei eilgutmäßiger Beförderung die Stückgutfracht berechnet. In manchen

Fällen wurde das Gut auch in eine niedrigere Tarifklasse versetzt. Die Anwendungsgebiete einzelner Ausnahmetarife wurden ausgedehnt. Ebenso wie bei der Beförderung von Personen wurde auch bei Gütern in zahlreichen Fällen unentgeltliche Beförderung zugestanden. Das galt zum Beispiel für Flüchtlingsgut, für milde Zwecke, für Liebesgaben an die Front, für gewisse Güter, die nach den vom Feinde besetzten Gebieten (Elsaß-Lothringen und Ostpreußen) befördert wurden, um die durch die feindliche Besetzung eingetretene Notlage zu mildern.

Die Ausfälle, die die Eisenbahnen durch diese billigere Beförderung zahlreicher Güter hatte, lassen sich nicht berechnen, da die statistischen Aufschreibungen hierüber nicht vorliegen. Die Ausfälle machten sich aber jedenfalls insofern weder im Haushaltsjahr 1914 noch im Jahre 1915 bemerkbar, als beide Jahre mit starken Überschüssen für die Eisenbahnen abschlossen.

#### b) DIE AUFHEBUNG VON AUSNAHMETARIFEN IM SPÄTEREN VERLAUF DES KRIEGES

Das Bild änderte sich Ende des Jahres 1916 plötzlich. Die sächlichen und persönlichen Ausgaben stiegen erheblich, so daß eine vorsichtige Finanzgebarung nötig schien. Die starken Betriebschwierigkeiten führten zu einer unwirtschaftlichen Betriebsführung und zur Drosselung des Personenverkehrs. Die nunmehr organisierte Kriegswirtschaft endlich brachte eine Steigerung der Preise und Löhne, der die bisherige Politik der Verbilligung der Frachten nicht mehr entsprach. Für die Eisenbahnen gab es aber zur Verstärkung ihrer Einnahmen zwei Wege: den der Tarifierhöhung und den der Aufhebung von bestimmten Ausnahmetarifen, wobei es von vornherein klar war, daß der erstere Weg viel, der zweite wenig bringen würde; die Einnahmen aus der letzteren Maßnahme wurden auf nur 12 Millionen Mark geschätzt. Man glaubte aber hiermit auszukommen, zumal die Finanzlage sich zunächst noch günstig anließ. Der gewählte Weg führte praktisch zu einer Neugestaltung des Ausnahmetarifsystems, indem veraltete Ausnahmetarife aufgehoben, andere entsprechend umgestaltet sowie die während des Krieges eingeführten auf ihre weitere Notwendigkeit nachgeprüft wurden. Wesentlich waren dabei diejenigen Fälle, in denen die früheren Wett-

bewerbsgründe weggefallen waren. Wie der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten in der Haushaltskommission des preußischen Landtags ausdrücklich betonte, betraf aber die Umgestaltung nicht die allgemeinen, sondern lediglich eine Anzahl von besonderen Ausnahmetarifen. Der von der preußischen Eisenbahnverwaltung dem Landesrat vorgelegte und von diesem mit kleineren Änderungen angenommene Entwurf sah für den Inlandverkehr an wichtigeren Änderungen folgendes vor:

I. Verschiedene Steinkohlen- und Braunkohlen-Ausnahmetarife wurden unter gleichzeitiger Vereinfachung erhöht, so der Tarif von Rheinland und Westfalen nach dem nordwestlichen Gebiet, der Steinkohlentarif von Schlesien nach dem Küstengebiet der Ostsee (teilweise Erhöhungen von 1 M bis 1.20 M für die Tonne, teilweise Ermäßigungen), der Braunkohlentarif von Mitteldeutschland nach dem Küstengebiet der Nord- und Ostsee (Erhöhungen von 70 Pf bis 1.40 M für die Tonne, teilweise Ermäßigungen), der Steinkohlentarif vom Ruhrrevier nach einzelnen Rheinuferstationen (Erhöhung auf die Sätze des Rohstofftarifs), und der Braunkohlen- und Brikettarif von Mittel- und ostdeutschen Versandstationen nach Berlin (Erhöhung auf die Sätze des Rohstofftarifes).

II. Auch eine Anzahl von Ausnahmetarifen für Eisen und Stahl wurde aufgehoben bzw. verändert. Teils waren sie durch die Benutzung des Wasserweges entbehrlich geworden, teils war infolge der Preissteigerungen eine erhöhte Fracht ohne weiteres tragbar. Bei der glänzenden Entwicklung der Roheisenindustrie konnten ferner die Frachtermäßigungen für Eisen der Spezialtarife I und III aufgehoben, die für Eisen des Spezialtarifs II eingeschränkt werden.

III. Am 1. Oktober 1917 wurden weitere 50 Ausnahmetarife beseitigt. Es handelte sich in der Hauptsache um Tarife für Holz und Holzwaren, für Kies, Sand, Ton und Schlacken, für Salz, Salzsäure und Schwefelsäure, für Steine, Schwerspat, Schiefer und Zement, für Blei und Zink und für Zucker zur Ausfuhr. Auch diese Tarife waren teils veraltet, teils durch die wirtschaftliche Entwicklung des Krieges überholt. Eine besondere finanzielle Bedeutung hatte aber die Aufhebung nicht.

IV. Am 1. Oktober 1918 wurden weitere zehn Ausnahmetarife für Petroleum, Benzin und Schmieröl beseitigt. Sie hatten, ab-



gesehen von großen technischen Mängeln, ihre Berechtigung während des Krieges deshalb verloren, weil die Einfuhr aus Amerika, zu deren Konkurrenzierung sie eingeführt worden waren, und die 1913 rund 51 vH des Gesamtbedarfs Deutschlands deckte, aufgehört hatte und die zukünftige Gestaltung bei den übrigen Einfuhrländern ganz unsicher war.

Die Aufhebung der Ausnahmetarife wurde im übrigen entweder ausdrücklich auf die Kriegszeit beschränkt, oder die Neugestaltung nach dem Kriege ausdrücklich zugesagt.

#### c) TARIFARISCHE MASSNAHMEN ZUR EINSCHRÄNKUNG UN- RATIONELLER GÜTERTRANSPORTE

Die Drosselung des Personenverkehrs durch tarifarische Maßnahmen, wie sie auf S. 194 f. näher dargelegt sind, hat auf dem Gebiete des Güterverkehrs keine Parallele, da mit der Verminderung der Personenzüge gerade eine Verstärkung des Güterverkehrs beabsichtigt war. Immerhin hat man auch im Güterverkehr versucht, aus betrieblichen Gründen im Wege des Tarifs eine Einschränkung von Gütertransporten zu erreichen. Dazu dienten teils Tarifiermäßigungen, teils Tarifierhöhungen. Um die Abdrängung von Eisenbahntransporten auf dem Wasserweg zu erreichen (vgl. darüber im einzelnen die Darstellung S. 134), griffen die Eisenbahnen zu Ausnahmetarifen für die Beförderung zu den Wasserumschlagplätzen. Insbesondere wurde der Transport von Speisekartoffeln von den Provinzen Hannover und Sachsen sowie den benachbarten Gebieten nach Umschlagplätzen des Rhein-Weserkanals (Ermäßigung um mehr als die Hälfte) und von Steinkohlen, Koks und Briketts von Oberschlesien nach Kosel-Hafen sowie von Niederschlesien nach Maltsch-Hafen und Pöpelwitz-Umschlag verbilligt. Ob dabei das den Eisenbahnen vorschwebende Nebenziel, die Ermäßigungen den Verfrachtern zukommen zu lassen, tatsächlich erreicht wurde, und ob nicht, wie dies so häufig bei Tarifiermäßigungen der Fall ist, ein anderer, hier der Schiffer, aus den Ermäßigungen den einzigen Gewinn zog, ist schwer zu beurteilen. Eine andere, vom Betrieb verlangte Änderung der Tarife, und zwar eine Erhöhung, betraf den Stückgutverkehr. Von den im Jahre 1914 auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen insgesamt gestellten gedeckten Wagen waren rund 45 vH für Frachtstückgut bestimmt. Die

Auslastung dieser Wagen betrug aber nur 2—3 Tonnen, so daß der Stückgutverkehr der Eisenbahnen den Wagenpark außerordentlich stark belastete, was in der Betriebsnot der Kriegszeit sehr störend war. Zudem hatte der starke Wagenladungs- und Militärverkehr zu vorübergehenden Verzögerungen im Stückgutverkehr geführt, die für die Verfrachter sehr unbequem waren. Durch die Erhöhung der Stückgutsätze lieferte man allerdings bewußt einen großen Teil dieser Transporte dem Sammeladungsverkehr der Spediteure aus, denen man den gleichen Verkehr vor dem Kriege durch starke Ermäßigung der Stückgutsätze entzogen hatte, so daß zum Beispiel dieser Sammeladungsverkehr von 1907 bis 1913 stark zurückgegangen war. Der Krieg führte also hier aus reinen Betriebsgründen zu einer völligen Preisgabe der vor dem Kriege als richtig erkannten und durchgeführten Politik. Die neuen Sätze stellten, ebenso wie die bisherigen, einen Staffeltarif dar. Indem man die Staffeln von sechs auf vier verminderte und die bisherigen Sätze auf größere Entfernungen ausdehnte, erzielte man eine Erhöhung.<sup>8</sup> Diese betrafen auch das Eilstückgut und die Spezialtarife für bestimmte Eilgüter und Stückgüter.

#### d) DIE GÜTERTARIFERHÖHUNG DES JAHRES 1918

Noch im Jahre 1917 hatte der Preußische Minister der öffentlichen Arbeiten im Landtag erklärt, daß man an eine allgemeine Erhöhung der Gütertarife erst nach Beendigung des Krieges herangehen werde, wobei eine organische Neuordnung auf Grund der durch den Krieg veränderten Verhältnisse erfolgen sollte. Eine solche organische Umgestaltung war natürlich während des Krieges mit seiner fortgesetzten Umkehrung aller Wirtschaftsbeziehungen nicht möglich; aber auch an eine prozentuale Erhöhung dachte man im Jahre 1917 noch nicht.

Aber die Hoffnung, an allgemeinen Tarifierhöhungen vorbeizukommen, erfüllte sich nicht. Die meisten befreundeten, neutralen und feindlichen Staaten hatten schon zu Tarifierhöhungen, zum Teil in großem Ausmaß, schreiten müssen.<sup>9</sup> Die besonders notleidenden württembergischen Eisenbahnen hatten vom 1. April

<sup>8</sup> Gegenüberstellung der alten und neuen Sätze s. Zehnjahresbericht S. 227.

<sup>9</sup> Über die abweichenden Verhältnisse in Frankreich siehe die Anmerkung 5 auf S. 192.

1917 für Wagenladungen von fünf Tonnen und darüber einen festen Zuschlag von 5 Pf für 100 kg eingeführt.

Man entschloß sich deshalb auch bei den deutschen Eisenbahnen, zum 1. April 1918 die Gütertarife zu erhöhen. Die Regierungsvorlage über diese Erhöhung entwickelt die finanzielle Lage der Eisenbahnen, wie sie sich gegen Ende des Jahres 1917 gestaltet hatte. Daß gegenüber einer Erhöhung der Preise der Kohle (von 1913 bis 1918) um 148 vH, der Schienen um 163 vH, des Steinschlags um 194 vH usw.<sup>10</sup> die bisherigen Tarife nicht mehr beibehalten werden konnten, war so selbstverständlich, daß sich der Berechtigung der recht bescheidenen Erhöhung von 15 vH niemand entziehen konnte. Die rohe Form des Tarifizuschlags war bedingt durch die Unmöglichkeit, in kurzer Zeit und ohne eingehende Erhebungen, die sich übrigens bei der wandelbaren Kriegslage von Monat zu Monat geändert haben würden, die Wirkungen der Tarifierhöhungen auf die einzelnen Wirtschaftskreise zu prüfen. Die Eisenbahnverwaltungen erklärten sich jedoch bereit, sobald geordnete Verhältnisse vorlägen, die Tarifizuschläge in das Tarifschema selbst hineinzuarbeiten, um die mit den rohen Zuschlägen verbundenen Unzuträglichkeiten zu beseitigen. Gegenüber den allgemeinen Preissteigerungen war übrigens der Zuschlag von 15 vH bei allen Tarifen so gering, daß jede Befürchtung, das Wirtschaftsleben könne unter diesen Erhöhungen leiden, schwinden mußte. Insbesondere blieb der Anteil der Güterfracht an dem Gestehungspreis des einzelnen Gutes auch nach Erhöhung um 15 vH. weit hinter der Frachtbelastung der einzelnen Güter zu Beginn des Krieges zurück. Am 1. April 1918 trat die Erhöhung in Kraft.

## 5. Die Besteuerung des Verkehrs durch das Reich

Auf S. 190 f. ist bereits darauf hingewiesen, daß schon vor dem Kriege eine Besteuerung der Personen- und Güterbeförderung durch das Reich eingeführt worden war. Die Abrechnung dieser Steuern kostete zahlreiche Kräfte. Die Steuer wirkte zudem prohibitiv auf den Verkehr. Es ist zunächst als Kriegerscheinung zu buchen, daß während des Krieges eine Erweiterung und erneute Festlegung dieser Steuern erfolgte, die nunmehr als ver-

<sup>10</sup> Vgl. S. 290.



ewigt anzusehen sind, da sie, wie auf S. 251 ausgeführt ist, auch in die neue Reichsbahngesetzgebung vom Jahre 1924 übernommen werden mußten. Daß die Eisenbahnverwaltungen einer derartigen Besteuerung des Verkehrs auch im Kriege ablehnend gegenüberstanden, ist selbstverständlich, aber bei dem durch den Krieg geförderten Bestreben des Reiches nach unitaristischer Regelung der Steuerfragen war jeder Widerstand aussichtslos.

Zunächst wurde der 1906 eingeführte Frachtbriefstempel durch Gesetz vom 17. Juni 1916 (RGBl. S. 555) verallgemeinert. Weit wichtiger war das Gesetz über die Besteuerung des Personen- und Güterverkehrs vom 8. April 1917 (RGBl. S. 329). Nach diesem noch geltenden Gesetz beträgt die Abgabe bei der Personenbeförderung

in der 1. Wagenklasse 16 vH des Beförderungspreises,

in der 2. Wagenklasse 14 vH des Beförderungspreises,

in der 3. Wagenklasse 12 vH des Beförderungspreises,

in der 4. Wagenklasse 10 vH des Beförderungspreises.

Für Schnellzugszuschlagkarten beträgt die Abgabe in der 1. und 2. Wagenklasse 15 vH, in der 3. Klasse 12 vH, im Gepäckverkehr 12 vH. Befreit sind von der Abgabe die Personenbeförderungen im Arbeiter-, Schüler- und Militärpersonenverkehr und die Gepäckbeförderungen im Militärgepäckverkehr zu ermäßigten Preisen.

Bei der Güterbeförderung werden 7 vH des Beförderungspreises als Abgabe erhoben. Kohlen und verwandte Sendungen sind von der Steuer befreit.

## 6. Das Schicksal der internationalen Tarife

Das internationale Abkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr ist während des Krieges an sich bestehen geblieben, wenn es auch, namentlich im Verkehr mit den feindlichen Ländern, nicht zur praktischen Anwendung kam. Ein neues Tarifrecht mußte für die Kriegszeit auf den Eisenbahnen des von Deutschland besetzten Gebietes geschaffen werden, worüber auf S. 206 f. Näheres mitgeteilt ist.

Für die praktische Anwendung der internationalen Tarife während des Krieges ist zwischen den feindlichen, den neutralen und den verbündeten Staaten zu unterscheiden. Da die unmittel-

baren Verkehrsbeziehungen mit den feindlichen Staaten unterbrochen waren, wurden die bestehenden Tarife teils gekündigt (wie zum Beispiel von Rumänien nach seinem Beitritt zum Kriege), teils hat man auf eine ausdrückliche Aufhebung verzichtet. Die direkten Tarife mit dem neutralen Auslande wurden zum größten Teil aufrechterhalten, jedoch starken Änderungen unterworfen. Es kamen die Schweiz, Niederlande und die nordischen Staaten in Betracht. Da eine Anzahl von deutschen Ausnahmetarifen mit dem Ausland nicht nur der heimischen Produktion, sondern auch dem Auslande insofern zugute kamen, als ihm deutsche Güter zu billigen Sätzen zugeführt wurden, mußte vorsichtig abgewogen werden, ob nicht die dadurch herbeigeführte Kräftigung der Auslandswirtschaft im Kriege für die deutsche Kriegswirtschaft nachteiliger war als ihre Vorteile für die deutsche Industrie und das deutsche Gewerbe. Aus diesem Gesichtspunkt heraus wurden die bestehenden Ausnahmetarife für Steinkohle und Braunkohle sowie für Eisen und Stahl im Verkehr mit den Niederlanden am 1. Juli 1916, mit der Schweiz am 1. August 1917 beseitigt. Auch andere Ausnahmetarife, deren Bedeutung nicht groß war, oder deren Beibehaltung nicht mehr als im beiderseitigen Interesse liegend angesehen werden konnte, wurden aufgehoben. In den bestehenbleibenden direkten Tarifbeziehungen traten ferner mehrfach Frachterhöhungen dadurch ein, daß die am Tarif beteiligten Länder ihren Einrechnungsanteil erhöhten. Die mit den neutralen Staaten aufrechterhaltene Personen- und Gepäckabfertigung wurde durch wirtschaftliche Gesichtspunkte, namentlich währungspolitischer Natur, zum Teil aufgegeben, so mit der Schweiz am 22. Oktober 1917, mit den Niederlanden am 1. Juli 1917 und mit den nordischen Ländern am 1. Dezember 1917. Als Ersatz wurden neue Tarifsätze zwischen bestimmten Binnen- und Grenzzollstationen vereinbart.

Zwischen den verbündeten Staaten Deutschland und Österreich-Ungarn blieben naturgemäß die bestehenden Tarife in Kraft. Die Erhöhungen der Binnentarife der beteiligten Länder, von denen die österreichischen und ungarischen Staatsbahnen bereits am 1. Februar 1917 mit einer Erhöhung von 30 vH vorgingen, wurden möglichst gleichzeitig in die direkten Tarife übernommen. Da sich der Kronenkurs in weit stärkerem Maße als der Markkurs verschlechterte und dadurch die Gütertarife

durch die billigere Umbehandlung in den Grenzstationen unterboten werden konnten, waren mehrfach Umgestaltungen der Verbandstarife (Ersatz des Schnittarifs durch Stationstarife) erforderlich, ohne daß aber dadurch eine durchgreifende Besserung zu erzielen war. Die Tarifgestaltung zwischen Deutschland und den verbündeten Staaten Bulgarien und der Türkei wurde erst durch die allmählichen militärischen Erfolge der Mittelmächte auf dem Balkan ermöglicht. Am 1. Dezember 1916 wurde ein gebundener, auf bestimmte Versender und Empfänger beschränkter Verkehr eingeführt, in dem aber lediglich Ausnahmetarife für alle Waren, für die eine Verkehrsentwicklung zu erwarten stand, erstellt wurden. Der Verkehr mit der Türkei wurde als Osman-Verkehr, der Verkehr mit Bulgarien als Maritza-Verkehr bezeichnet. Am 20. April 1917 wurde ein gleicher Verkehr für die Beförderung von Deutschland nach Mazedonien (Mazedon-Sendungen) eingerichtet. Außerdem bestanden direkte Abfertigungen für deutsche Steinkohlen, Koks und Briketts nach Konstantinopel (vom 1. August 1916 ab) und nach Nisch, Plewen und Sofia (vom 1. August 1917 ab). In umgekehrter Richtung wurden am 29. Januar 1916 die Ceres-Transporte aus Ungarn und der Bukowina nach Deutschland eingerichtet, wobei es sich um die Versorgung Deutschlands mit Getreide, Mais und Kleie, hauptsächlich aus Rumänien, handelte.

## 7. Die Tarifgestaltung auf den Militäreisenbahnen

Wie auf S. 193 näher ausgeführt ist, wurde von den Militäreisenbahnbehörden, soweit dies die wechselnde Kriegslage zuließ, ein ziviler Eisenbahnverkehr organisiert, der zusammen mit den von den Generalgouvernements verwendeten Kleinbahnen die Wirtschaft der besetzten Gebiete aufrechtzuerhalten gestattete. Auf S. 274 ist auch dargetan, wie sich dieser Verkehr, nach den Einnahmen gemessen, zahlenmäßig gestaltete. Da die Tarife der feindlichen besetzten Bahnen mit der Besetzung in Wegfall gekommen waren — Luxemburg gehörte nicht dazu —, so lag die Tarifhoheit in der Hand des Feldeisenbahnchefs, der sie auf Grund der von den Verkehrsabteilungen der Militärgeneraldirektionen gemachten Vorschläge ausübte. Da auf den besetzten Bahnen weder die deutsche Eisenbahnverkehrsordnung noch das



internationale Übereinkommen über den Frachtvertrag Anwendung fanden, gaben die Militärgeneraldirektionen für ihren Bezirk Verkehrs- und Tarifvorschriften heraus, die den genannten Ordnungen entsprachen, dabei aber auf den militärischen Charakter und Zweck der besetzten Bahnlinien Rücksicht nahmen. Insbesondere konnte keine Beförderungspflicht anerkannt, keine Haftung übernommen und keine Verpflichtung zum Betriebe der fahrplanmäßigen Züge übernommen werden. Die Tarife selbst stellten gegenüber dem feinen und durchgebildeten Tarifschema der Heimatverwaltungen ein zunächst grobes Gebilde dar, dessen Verfeinerung jedoch im Laufe der Kriegsjahre wenigstens zum Teil gelang. Die Tarifsätze waren hoch, so daß die Bevölkerung die Eisenbahn nur benutzte, soweit sie dazu gezwungen war, abgesehen davon, daß sie vielfach aus nationalen Gründen auf die Bahnbenutzung grundsätzlich verzichtete.

Im Personenverkehr betragen die Fahrpreise nach der Festigung der Transportverhältnisse:

	Westen cts.	Osten Pf	Rumänien Pf
1. Klasse.....	20	16	80
2. Klasse.....	15	12	60
3. Klasse.....	10	8	40

Daneben wurde ein nach deutschen Grundsätzen berechneter Schnellzugzuschlag erhoben.

An Fahrpreisermäßigungen waren vorgesehen: Kinder bis zum 4. Lebensjahre wurden frei befördert. Im Westen wurden Fahrscheinhefte zu 20 Scheinen zur Fahrt zwischen zwei Stationen mit Gültigkeit für drei Monate ausgegeben, deren Preis pro km in der 2. Klasse 6 cts., in der 3. Klasse 4 cts., für Arbeiter und Schüler (3. Klasse) 2,5 cts. betrug. Im Osten wurden Monatskarten 3. Klasse zum Preise von 1,8 Pf pro km verausgabt. Für Arbeitertransporte und geschlossene Transporte armer Kinder wurden bei mindestens 30 Teilnehmern Fahrscheine zu 2 Pf pro Person und km ausgegeben.

Die Ausgabe von Fahrkarten setzte die Vorlage der nach den jeweiligen Paßbestimmungen nötigen Ausweise voraus; im Osten wurde ferner wegen der Gefahr des Flecktyphus ein Entlausungsschein gefordert. Die Benutzung der Schnellzüge und der Polster-

klasse war im Osten russischen Staatsangehörigen nur in besonderen Ausnahmefällen nach Erteilung einer besonderen Genehmigung durch die Militäreisenbahnbehörde gestattet.

Für Handgepäck bestanden einschränkende Bestimmungen; so durften im Osten mit Rücksicht auf die Beschlagnahme aller Lebensmittel durch die Okkupationsbehörden bis zum 1. August 1916 Lebensmittel als Handgepäck nur mitgeführt werden, soweit sie zum Unterhalt während der Reise nötig waren.

Die Beförderung von Gepäck und Expresßgut war vorgesehen, dagegen war die Beförderung von Leichen von Privatpersonen im allgemeinen ausgeschlossen.

Im späteren Verlauf des Krieges wurden die Tarifsätze zum Teil heraufgesetzt, so zum Beispiel auf dem westlichen Kriegsschauplatz vom 1. November 1917 ab um 25 vH. Um die Änderungen der einzelnen Sätze zu vermeiden, wurde an die Stelle des belgischen bzw. französischen Franken die Mark gesetzt.

Bei den Gütertarifen wurde die Beförderung als Stückgut und in Wagenladungen unterschieden. Die Abfertigung der letzteren geschah nach drei Hauptklassen mit je einer Nebenklasse, je nachdem ein Gewicht von mindestens 10 000 kg oder 5000 kg zugrunde gelegt wurde. In der Klasse 3 waren die Güter untergebracht, die die geringste Belastung vertrugen. Güter, die nicht in den Klassen 2 und 3 enthalten waren, tarifierten nach Klasse 1. Die Frachtsätze betrugen beispielsweise im Militärbetrieb des westlichen Kriegsschauplatzes für 100 kg und 100 km:

bei Stückgut .....	2,48 frcs.,
bei Gütern der Klasse 1 .....	1,05 frcs.,
bei Gütern der Klasse 2 .....	0,81 frcs.,
bei Gütern der Klasse 3 .....	0,48 frcs.

Die Militäreisenbahnen gingen auch in beschränktem Maße zur Schaffung von Ausnahmetarifen über. Abgesehen von der Aufrechterhaltung der Wirtschaft der besetzten Gebiete dienten sie der Versorgung Deutschlands mit für die Kriegswirtschaft fehlenden Transporten. Dabei ist beachtenswert, daß zum Beispiel in den Verkehrs- und Tarifvorschriften für den westlichen Kriegsschauplatz die für die deutsche Kriegswirtschaft besonders wichtige Kohle in der Gütereinteilung nicht aufgeführt ist, daher an sich nach der höchsten Klasse tarifierte. Die Ausnahmetarife

befassen sich deshalb hauptsächlich mit der Kohle und gruppieren diese bei Nachweis einer besonderen Verwendung für die Wirtschaft des besetzten Gebietes in eine zwischen den Klassen 2 und 3 liegende Stufe, bei der Ausfuhr nach Deutschland in eine unter der Klasse 3 liegende Stufe ein.

Die Beförderung bestimmter, für die deutsche Wirtschaft besonders wichtiger Güter war innerhalb der Generalgouvernements von einer besonderen Genehmigung abhängig. Im Westen gehörten dazu besonders Maschinen, Kraftwagen, Holz, Lebensmittel, Öl- und Fettstoffe, Wolle und Baumwolle usw.

Die direkte Abfertigung zwischen den besetzten Gebieten und den deutschen Eisenbahnen war in der ersten Zeit auf die Grenzübergangsstationen beschränkt, doch war Vorsorge getroffen, daß die aus Deutschland in die besetzten Gebiete reisenden Personen gleichzeitig Fahrkarten nach den wichtigsten Stationen der besetzten Gebiete erhalten konnten. Vom 1. Juli 1915 ab wurde ein direkter Tarif mit den besetzten Bahnen des Westens, vom 1. September 1916 ab ein solcher für die besetzten Bahnen des Ostens herausgegeben. Die allgemeinen Bestimmungen und die Tarifvorschriften decken sich im wesentlichen mit den deutschen Vorschriften, doch wurde auch bei diesen Transporten innerhalb der besetzten Gebiete jede Haftung für Verlust, Beschädigung des Gutes usw. abgelehnt. Die Frachtbriefe enthalten deshalb auch keine Bezugnahme auf die Eisenbahnverkehrsordnung und das internationale Übereinkommen. Im Personenverkehr war die Verabfolgung von Fahrkarten an die Vorlage bestimmter Ausweise geknüpft. Es gab keine Kinderfahrkarten. Im Gepäckverkehr wurde die Gewichtshöchstgrenze auf 50 kg festgesetzt; die Versicherung des Interesses an der Lieferung war ausgeschlossen.



## NEUNTER TEIL

### Die Eisenbahnfinanzen im Kriege<sup>1</sup>

#### 1. Der Vorkriegsstand

Wie schon auf S. 36 ausgeführt ist, gingen die deutschen Eisenbahnen finanziell gut gerüstet in den Krieg. Die Überschüsse der letzten Vorkriegsjahre waren, wie die Betriebszahl der einzelstaatlichen Verwaltungen für die Jahre 1911—1913 zeigt, beträchtlich. Für das Jahr 1913 insbesondere ergibt sich bei den Staatsbahnen einschließlich der Privatbahnen ein Betriebsüberschuß von 1066 Millionen bei einer Betriebszahl von rund 70, was, kaufmännisch gesprochen, bedeutete, daß drei Zehntel der Betriebseinnahmen verdient waren. Auch die Verzinsung des Anlagekapitals (Rente) war durchaus zufriedenstellend. Sie betrug im Jahre 1913 für die Gesamtheit aller Bahnen 5,70 vH und überstieg damit weit die Eisenbahnrenten der übrigen europäischen Eisenbahnen.<sup>2</sup> An der Spitze der deutschen Bahnen standen auch hinsichtlich der finanziellen Ergebnisse die preußischen Staatsbahnen (Rente von 6,41 vH), worin sich die Vorteile des Großbetriebes widerspiegeln. Ungünstiger waren die finanziellen Verhältnisse der württembergischen und badischen Staatseisenbahnen (Renten von 3,04 vH bzw. 4,09 vH), was eine Folge ihrer ungünstigeren Verkehrs- und Betriebsverhältnisse war. Die Zahlen geben auch, worauf schon hier besonders hingewiesen sei, eine gewisse Erklärung für die Abneigung Preußens einerseits, für die Bereitwilligkeit Badens und Württembergs andererseits zur späteren Aufgabe ihres Eisenbahnbesitzes.

Wenn so die günstigen Abschlüsse der letzten Vorkriegsjahre einen Beweis für die finanzielle Kraft der deutschen Eisenbahnen bilden, so müssen sie doch ihre Ergänzung finden in den nötigen

<sup>1</sup> Aus den im Verzeichnis des Schrifttums enthaltenen Werken sind in diesem Abschnitt besonders verwendet: Die deutschen Eisenbahnen 1910—1920; Das deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart 1922; Röll, Enzyklopädie.

<sup>2</sup> Vgl. Sarter, Die Reichseisenbahnen, S. 129.

finanziellen Reserven für Jahre ungünstiger wirtschaftlicher Konjunktur. Diese Frage ist für Staatsbahnunternehmungen weit schwieriger zu lösen als bei privaten Eisenbahnen, da bei ersteren infolge der Verknüpfung ihrer Finanzwirtschaft mit der allgemeinen Finanzwirtschaft des Staates das Bestreben des Staates, möglichst große Überschüsse für die allgemeine Staatskasse zu erzielen, der Ansammlung von Reserven hinderlich ist. Man war sogar seit dem Erwerb der Privatbahnen durch das Reich in den achtziger Jahren des 19. Jahrhunderts gewohnt, die Eisenbahnfinanzen unter dem Gesichtspunkt zu betrachten, daß sie in der Lage seien, das schwankende Gleichgewicht des Staatshaushalts auszugleichen. Diese Betrachtungsweise hatte jedoch die große Schattenseite, daß das oft sehr erhebliche Schwanken der Eisenbahnfinanzen, namentlich in den Zeiten niedergehender Konjunktur, mit ihren Einnahmerückgängen den gesamten Staatshaushalt ins Wanken zu bringen drohte. Im Jahre 1903 schritt man deshalb zur Bildung eines sogenannten Ausgleichsfonds, der als Rücklage günstiger Jahre für Zeiten geringerer Überschüsse gedacht war. Die Maßnahme war aber derart unzureichend, daß schon im Jahre 1907 die Rücklage der vier ersten Jahre aufgezehrt war. Dagegen führte eine andere Anordnung zum Ziel, die darin bestand, daß man, von der Rente, das heißt dem Verhältnis von Anlagekapital und Ertrag ausgehend, den Beitrag der Staatseisenbahnverwaltung zur allgemeinen Finanzverwaltung auf einen festen Satz, nämlich einen bestimmten Bestandteil dieser Rente festsetzte. Nur 2,1 vH des statistischen Anlagekapitals war an die Staatskasse abzuführen, der übrige Teil des Überschusses floß in einen Ausgleichsfonds. Infolge der günstigen Konjunktur der Jahre 1910 bis 1913 gelangten beträchtliche Mittel in diesen Fonds. Es waren folgende Beträge:

im Jahre 1910	....	71,2 Millionen Mark,		
„ „ 1911	....	162,3	„	„
„ „ 1912	....	173,5	„	„
„ „ 1913	....	91,0	„	„

---

zusammen 498,0 Millionen Mark.

Die preußischen Staatsbahnen verfügten also zu Beginn des Krieges über eine Reserve von rund 500 Millionen Mark, was bei einem Anlagekapital von rund 12,6 Milliarden Mark (1913) rund

4 vH dieses Anlagekapitals oder etwa zwei Drittel des Betriebsüberschusses des Jahres 1913 (787 Millionen Mark) ausmachte. Die Höhe des Ausgleichsfonds konnte auch bei größeren Schwankungen des Verkehrs in normalen Zeiten als ausreichend erscheinen. Ähnliche Wege wie in Preußen wurden bei den anderen Staatsbahnverwaltungen beschritten. Am nächsten kam man dem preußischen Vorgang in Bayern, wo der Eisenbahnhaushalt gegen eine feste jährliche Zuschußleistung von 3 Millionen Mark vom allgemeinen Staatshaushalt losgelöst wurde. Die Beziehung zu Kapital und Ertrag fehlte also hier. Bei den übrigen Bundesstaaten mit Eisenbahnbesitz kam es zu einer bestimmten Auseinandersetzung zwischen Staatshaushalt und Eisenbahnhaushalt nicht, wenngleich überall die Bildung von Reservefonds durchgeführt wurde.

## 2. Die allgemeine Finanzwirtschaft der Eisenbahnen im Kriege

Die Finanzen der deutschen Staatsbahnen im Kriege müssen unter einem doppelten Gesichtspunkt betrachtet werden. Die Betriebe gehörten, abgesehen von den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen, nicht dem Reiche, sondern den Bundesstaaten. Da aber die Finanzierung der Kriegführung, besonders der militärischen Lasten, Aufgabe des Reiches war, so konnten die Bundesstaaten eine den Friedensgrundsätzen angenäherte Finanzwirtschaft auch im Kriege noch aufrechterhalten. Sie konnten und mußten dies auch deshalb, weil in Deutschland der Schwerpunkt der Einnamewirtschaft bei den Ländern und Gemeinden lag, so daß dem Reich für die ungeheuren Ausgaben des Krieges keine ordentlichen Einnahmen zur Verfügung standen, diese Ausgaben vielmehr aus Schuldverschreibungen und Anleihen gedeckt werden mußten. Aus der ganz anders gearteten Finanzwirtschaft der Bundesstaaten erklärt sich, daß in den Beratungen des Landesparlaments über die Eisenbahnfragen während der Kriegszeit gerade der Haushalt der Eisenbahnen einen Raum einnimmt, der den Beratungen der Vorkriegszeit kaum nachsteht, wenngleich die Bedeutung der Finanzfragen, gemessen an der Gesamtlage der Reichsfinanzen, nur gering war. Gegenüber einem Fehlbetrag der Staatseisenbahnen von 1,3 Milliarden für das Jahr 1918 betrug die Mehrausgabe des Reiches gegenüber



den ordentlichen Nettoeinnahmen (und zwar ohne den Anleihebedarf für außerordentliche Ausgaben der Betriebsverwaltungen) rund 37 Milliarden Mark, für die gesamten Kriegsjahre rund 137 Milliarden Mark.<sup>3</sup>

Die Leistungen der Staatseisenbahnverwaltungen erfolgten andererseits während des Krieges in der Hauptsache zugunsten des Reiches. Nicht nur die eigentlichen Militärtransporte, auch die gewaltigen Leistungen der Kriegsindustrie und zahlreiche als Privattransporte behandelte Beförderungen wurden auf Grund von Aufträgen des Reiches vorgenommen. Eine eigentliche Privatwirtschaft bestand, seitdem das Hindenburg-Programm sich praktisch auswirkte, nur noch in geringem Umfange. Das bedeutete aber, daß die Einnahmen der Staatseisenbahnen zum überwiegenden Teil in Ausgaben des Reiches bestanden, daß also die Einnahmen der Eisenbahnen während des Krieges aus Mitteln des Reiches bezahlt wurden. Es ist deshalb berechtigt, wenn in dem vom Reichsverkehrsministerium herausgegebenen amtlichen Bericht über die deutschen Eisenbahnen von dem »Schein« einer Eisenbahnfinanzwirtschaft gesprochen wird.

Diese Bezeichnung ist aber nicht nur mit Rücksicht auf die geschilderte Abhängigkeit der Staats- und Reichsfinanzen berechtigt, sondern auch hinsichtlich der internen Finanzwirtschaft der Eisenbahnen. Denn für diese war nicht, wie für die privaten Unternehmungen und die privaten Eisenbahnen des Auslandes während des Krieges der Erwerbszweck bestimmend, sondern die deutschen Staatseisenbahnen betrachteten sich mit Recht, allerdings ohne in mancher Hinsicht als solche anerkannt zu werden, als Glieder der Kriegswirtschaft. Sie glaubten ihre Politik auf diese Kriegswirtschaft durch Niedrighaltung der Tarife, also durch Verringerung der Einnahmen und durch Sparsamkeit in der Ausgabenwirtschaft einstellen zu sollen, während die Kriegswirtschaft tatsächlich eine Zurückhaltung in den Ausgaben, namentlich in den letzten Kriegsjahren, nicht mehr kannte, sondern lediglich auf die Durchführung ihres Programms bedacht war, ohne auf eine angemessene Beschränkung der Unternehmergewinne ihr Augenmerk zu lenken. Die Finanzwirtschaft der Kriegsjahre steht daher auch bei den Eisenbahnen, wenn auch von ihnen ungewollt, außerhalb der normalen Kriegs-

<sup>3</sup> Lotz, Die deutsche Staatsfinanzwirtschaft im Kriege, S. 104.

wirtschaft. Sie knüpft zwar an die Friedenszeit an, geht auch diesen Weg bewußt weiter, verliert aber vom Jahre 1917 an derart den Boden unter den Füßen, daß eine Wiederanknüpfung an die frühere Friedenswirtschaft oder an die Kriegsfinanzwirtschaft nach Beendigung des Krieges überhaupt nicht mehr möglich war.

Aus diesen Gründen erscheint es richtig, lediglich die äußere Form der Finanzgebarung der Eisenbahnen im Kriege zu betrachten, ohne aber für die einzelnen Kriegsjahre und für die gesamte Kriegszeit die Finanzergebnisse zu den Ergebnissen des Betriebes und zu den Verkehrsleistungen in Beziehungen zu setzen, während gerade diese Beziehungen für die Friedenswirtschaft der Eisenbahnen das Kriterium ihres Erfolges sind. Die Kriegsfinanzwirtschaft der Eisenbahnen darf nicht anders betrachtet werden als die Kriegsfinanzwirtschaft des Staates überhaupt, die nur den Kriegszweck kannte und kennen durfte und sich deshalb diesem Zwecke unterordnen mußte.

### 3. Die Finanzergebnisse

#### a) DIE EINNAHMESEITE

Über die Betriebseinnahmen, die Betriebsausgaben und den Überschuß oder Fehlbetrag bei den deutschen Eisenbahnen während des Krieges gibt die Tabelle auf S. 323 einen Überblick.

In den Einnahmen macht sich zunächst im Jahre 1914 ein erheblicher Rückgang bemerkbar, während von da ab eine Steigerung zu verzeichnen ist, die im Jahre 1917 gegenüber 1913 rund 32 vH beträgt. Das bedeutet eine Einnahmesteigerung von 8 vH im jährlichen Durchschnitt. Der Personenverkehr hat im Jahre 1917 einen größeren Anteil an den Gesamteinnahmen aufzuweisen als 1913, während der Anteil des Güterverkehrs gesunken ist. Die Mehreinnahme entfällt mit 43 vH auf den Personenverkehr, und mit 21 vH auf den Güterverkehr. Die Gründe sind zweierlei Art. Zunächst war die Zahl der im Kriege beförderten Personen weit höher als vor dem Kriege. Das erhellt schon daraus, daß die Einnahmen aus Militärfahrkarten und Militärfahrscheinen, die im Jahre 1913 nur 18 Millionen betragen hatten, auf 70 Millionen im Jahre 1914, 113 Millionen im Jahre 1915, 282 Millionen im Jahre 1916 und 428 Millionen im Jahre 1917 stiegen. Die Einnahmen aus der Beförderung von

Militärpersonen betrugen also im Jahre 1917 fast 30 vH der Einnahmen des Personenverkehrs des gleichen Jahres. Demgegenüber gingen die Einnahmen aus der Beförderung von nicht auf Militärfahrkarten oder Militärfahrscheinen reisenden Personen in den Kriegsjahren zunächst stark zurück. Sie sanken von 957 Millionen Mark im Jahre 1913 auf 736 Millionen Mark im Jahre 1914, weiter auf 651 Millionen Mark im Jahre 1915, um so dann im Jahre 1916 auf 751 Millionen zu steigen und im Jahre 1917 mit 992 Millionen Mark das letzte Friedensjahr zu übertreffen. Diese Einnahmesteigerung, besonders diejenige des Jahres 1917, hängt in erster Linie mit der Auswirkung des Hindenburg-Programms zusammen, die, verbunden mit dem Hilfsdienstpflichtgesetz, die Heranführung neuer großer Arbeitermassen, besonders weiblicher Personen, zu den zahlreichen neuen Industriestätten verlangte. Dazu kam die Erhöhung der Schnellzugpreise, die eine Erhöhung der Einnahmen brachten, andererseits allerdings zu einer Abwanderung auf die Personenzüge und damit zu Einnahmeausfällen führte.

Wenn diesen gegenüber der Vorkriegszeit erhöhten Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr geringere Betriebsleistungen, insbesondere ein Rückgang der Achskilometer um 5 vH, gegenüberstehen,<sup>4</sup> so erklärt sich das durch die verbesserte Ausnutzung des Personenzugmaterials. Die durchschnittliche Platzausnutzung in den Zügen des Personenverkehrs betrug bei den deutschen Staatsbahnen im Jahre 1913 25,7 vH.<sup>5</sup> Demgegenüber war im Kriege die Ausnutzung der Militärtransportzüge durch Mannschaften äußerst rationell. Die Zahl der Wagen entsprach der Zahl der zu befördernden Personen, so daß eine Ausnutzung von mindestens 70—80 vH gewährleistet war. Die dem Personenverkehr dienenden Züge des öffentlichen Verkehrs andererseits hatten während des Krieges eine volle Auslastung, in den beiden letzten Kriegsjahren wird man sogar, wenngleich natürlich genaue Zahlen nicht vorliegen, annehmen dürfen, daß die erschreckende Überfüllung der Züge, die das Reisen zur Qual machte, eine Überbesetzung der Züge um mindestens 50 vH zur Folge hatte. Das ergibt eine sechsfache Ausnutzung des Wagenmaterials gegenüber der Vorkriegszeit und erklärt ohne

<sup>4</sup> Siehe S. 280.

<sup>5</sup> Sarter, Verkehrswerbung bei den Eisenbahnen, S. 116.



weiteres die geringen Minderleistungen in der Zahl der Wagenachskilometer.

Die finanziellen Ergebnisse des Güterverkehrs während des Krieges zeigen ein ähnliches Bild. Nach einem Rückgang von etwa 10 vH der Einnahmen im Jahre 1914 gegenüber dem Jahre 1913 steigen die Einnahmen im Jahre 1915 über die Ergebnisse des Jahres 1913. Diese Steigerung setzt sich in den Jahren 1916 und 1917 in der Weise fort, daß im Jahre 1917 der Güterverkehr 21 vH mehr als 1913 erbrachte. Da bis zum 1. April 1918 die Normaltarife unverändert blieben, die Erhöhung der Stückguttarife und die Aufhebung einer Anzahl von Ausnahmetarifen andererseits keine besonders große finanzielle Wirkung gehabt haben können, so spielen Tarifierhöhungen für die Einnahmesteigerung keine wesentliche Rolle. Dagegen muß man, wie auf S. 118 begründet ist, eine Steigerung der Tonnenkilometer von etwa 15 vH (1917 gegenüber 1913) annehmen, was die Einnahmesteigerung bereits zum Teil erklärt. Es kommt hinzu, daß die zu Ausnahmetarifen beförderten Gütermengen abnahmen, während die zu Normaltarifen gefahrenen Güter zugenommen haben. Allerdings lag andererseits der Tarif für Militärgut im allgemeinen unter dem Normaltarif, so daß bei der besonders starken Steigerung der Militärguttransporte bei gleichzeitigem Rückgang des übrigen Güterverkehrs sich hieraus eine Minderung der Einnahmen ergeben müßte. Zahlenmäßig sind die Einwirkungen dieser Veränderungen des Verkehrs auf die Einnahmen nicht festzustellen, da es an statistischen Unterlagen fehlt. Daß im übrigen auch die bessere Ausnutzung des Ladegewichts der Wagen das Verhältnis von Leistung und Einnahme beeinflußt, sei besonders betont.

Die starke Zunahme der Einnahmen aus der Beförderung von Militärgut ist schon erwähnt. Sie stiegen von 11 Millionen im Jahre 1913 auf 527 Millionen im Jahre 1917, also um das 48fache. Dagegen gingen die Einnahmen aus dem zivilen Frachtgutverkehr während des Krieges um ein geringes zurück; sie betrugen 1917 rund 3,5 vH weniger als im Jahre 1913.

#### b) DIE AUSGABENSEITE

Die deutschen Eisenbahnen haben während des Krieges, wie schon auf S. 191 ff. ausgeführt wurde, in ihrer Tarifpolitik, das

heißt in ihrer Einnahmeseite, der allgemeinen Preissteigerung nicht immer Rechnung getragen. Desto mehr hat sich diese Steigerung der Preise aber in ihren Ausgaben bemerkbar gemacht. Die fortgesetzte Steigerung der Betriebszahl, das heißt des Verhältnisses der Ausgaben zu den Einnahmen, bildet hierfür den besten Gradmesser. War die Betriebszahl 1913 noch 70,03, so verschlechterte sie sich in den späteren Jahren zusehends. Im Jahre 1914 betrug sie 80,18, im Jahre 1915: 72,17, im Jahre 1916: 72,17 und im Jahre 1917: 82,92. Die Betriebszahl des Jahres 1918 kommt, da sie fast mit einem Halbjahr in den Zusammenbruch fällt, hier nicht in Betracht. Die Ausgabenseite der Eisenbahnen während des Krieges zeigt aber eine auffallende Verschiedenheit. Die persönlichen Ausgaben wurden von den Staatseisenbahnen sehr niedrig gehalten; wie schon auf S. 150 dargestellt, ging man bei den Gehältern und Löhnen der Kriegsindustrie nicht mit, in der wohl nicht ganz zutreffenden Anschauung, durch Zurückhaltung auf dem Gehalts- und Lohngebiet das Durchhalten günstig beeinflussen zu können. Die Steigerung der persönlichen Ausgaben betrug im Jahre 1917 gegenüber dem Jahre 1913 rund 35 vH, also kaum mehr als die auf 32 vH zu beziffernde Erhöhung der Gesamteinnahmen. Um so größer war aber die Aufwärtsbewegung in den sächlichen Ausgaben. Diese stiegen von 1260 Millionen Mark im Jahre 1913 auf 2220 Millionen Mark im Jahre 1918, das heißt um 79 vH. In der Tabelle auf S. 290 sind die Preissteigerungen für die wichtigsten Betriebs- und Baustoffe im Jahre 1918 enthalten, wobei noch zu berücksichtigen ist, daß dabei für das Jahr 1918 ein späterer Zeitpunkt gewählt ist, als er für das Haushaltsjahr 1918 der deutschen Staatseisenbahnen im Durchschnitt maßgebend sein müßte. Die Preissteigerung richtet sich naturgemäß nach der Wichtigkeit und Seltenheit des einzelnen Stoffes. Der Index des Gesamteisenbahnstoffbedarfs war aber jedenfalls im Jahre 1918 weit über das Doppelte gestiegen. Es war daher auf die Dauer nicht durchführbar, den ordentlichen Haushalt in Einnahmen und Ausgaben auszugleichen. Wenn dieses bis zum 1. April 1918 noch gelang, so war es möglich einmal infolge der Stärke des Verkehrs, die Einnahmesteigerungen brachte, und sodann durch die verhältnismäßig geringe Erhöhung der persönlichen Ausgaben. Nicht lange mehr hielt aber diese Entwicklung stand. Beim Ausgang des Krieges war bereits eine

starke Unterbilanz vorhanden, die sich, wie später darzulegen ist, in der Folgezeit zu einer katastrophalen Finanzwirtschaft der Eisenbahnen entwickelte.

#### 4. Die Haushaltspläne der Kriegszeit

Die auch im Kriege jährlich nach Friedensgrundsätzen aufgestellten Haushaltspläne der Eisenbahnverwaltungen hatten für die Kriegszeit keine besondere Bedeutung, da die Wirklichkeit eben nicht nach Friedensgrundsätzen vorausgeschätzt werden konnte. Aber es ist bezeichnend für die Tendenz, diese Friedensgrundsätze auch während des Krieges wenigstens zu fingieren, daß zum Beispiel bei den Beratungen des preußischen Eisenbahnhaushalts im März 1917 noch besonders unterstrichen wurde, der Haushalt für das Jahr 1917 sei »wieder der Wirklichkeit entsprechend aufgestellt worden«. Wie diese Wirklichkeit aussah, lehrte das Ergebnis des Jahres 1917. Es erscheint deshalb auch der Versuch, durch eine Darstellung der Entwicklung des außerordentlichen Haushalts die für seine Dotierung und die Wirtschaftsführung der einzelnen Unternehmungen maßgebenden Grundsätze herauszuschälen, aussichtslos. Insbesondere zeigt die Entwicklung des Anlagekapitals während des Krieges eine keineswegs gerade Linie. Während vor dem Kriege dem Anlagekapital nur die extraordinären Aufwendungen und die Kosten der durch Anleihe gedeckten Neuanlagen zugerechnet wurden, dagegen die sonstigen Erneuerungs- und Ergänzungskosten im laufenden Jahreshaushalt aufgingen und den Ertrag verschlechterten, wurde in der Kriegszeit der ordentliche Haushalt weit stärker belastet. Durch besondere Maßnahmen wurde eine Fortsetzung dieser Politik noch begünstigt. Die Erlöse für die aus den Lokomotiven herausgenommenen Kupferfeuerbuchsen flossen zum Beispiel in die Betriebsrechnung, so daß der weit höhere Wiederbeschaffungspreis die Ertragsrechnung der späteren Friedenshaushalte belastete. Die Folgen dieser schwankenden Politik zeigen sich unter anderem in den Zufälligkeitsergebnissen der Renten, das heißt des Verhältnisses von Anlagekapital und Ertrag. Sie betrugen bei der Gesamtheit der deutschen Eisenbahnen im Jahre 1912: 6,29 und im Jahre 1913: 5,70. Im Jahre 1914 sank die Rente auf 3,20, um sodann in den Jahren 1915 und 1916



auf 4,80 bzw. 5,48 zu steigen. Das Jahr 1917 hinwiederum zeigt ein Sinken auf 3,84.

## 5. Die Entwicklung des Anlagekapitals und der Eisenbahnschuld

Die Entwicklung des Anlagekapitals gibt für die ersten drei Kriegsjahre noch ein zutreffendes Bild der während der Kriegsjahre eingetretenen Wertvermehrung. Vom Jahre 1913 bis Ende 1917 (31. März 1918) stiegen die investierten Baukosten der deutschen Eisenbahnen von 19,6 Millionen Mark auf 21,7 Millionen Mark, also um über eine halbe Million Mark jährlich, auf 1 km Eigentumslänge gerechnet, von 319 000 Mark auf 346 000 Mark. Den größten Anteil an dieser Vermehrung haben die Fahrzeuge. Die investierten Kosten für Fahrzeuge stiegen von 4,1 Milliarden Mark auf 5,1 Milliarden Mark, also um 1 Milliarde Mark oder  $\frac{1}{4}$  Millionen jährlich. Die Steigerung des Anlagekapitals entfällt damit zur Hälfte auf Fahrzeuge, wodurch der Anteil der Fahrzeugkosten an den Gesamtkosten von 21,18 vH im Jahre 1913 auf 23,37 vH im Jahre 1917 steigt. Auch bei den Werkstattanlagen ist eine verhältnismäßig starke Steigerung festzustellen, indem hier der Prozentsatz der Kosten an den Gesamtkosten von 1,86 vH auf 1,97 vH heraufgeht, das heißt die tatsächlichen Kosten von 364 Millionen Mark im Jahre 1913 auf 428 Millionen Mark im Jahre 1917 steigen. Dagegen geht der prozentuale Anteil der Kosten anderer Anlagen an den Gesamtkosten während der Kriegsjahre infolge ihrer geringeren Kriegsnotwendigkeit oder wegen des Raubbaus, den man notwendigerweise an manchen Stellen treiben mußte, zurück. Dies war zum Beispiel bei der Oberbauerneuerung der Fall, deren prozentualer Anteil an den Gesamtkosten von 20,94 im Jahre 1913 auf 20,12 im Jahre 1917 sinkt. Ähnliches gilt für den Grunderwerb, die Erd-, Fels- und Böschungsarbeiten und die Stationsanlagen.

Auch die Entwicklung des Verhältnisses der Eisenbahnschulden zu den Gesamtstaatsschulden ist durch den Krieg aus der normalen Bahn geraten. Dieses Verhältnis war schon bei den einzelnen Eisenbahnverwaltungen verschieden, da es auf dem verschieden aufgebauten Verhältnis der Eisenbahnschuld zur gesamten Staatsschuld beruht. Die Entwicklung der Eisenbahnschuld mußte daher die Entwicklung der Staatsschuld und die

durch den Krieg in ihr gegebenen Verschiebungen mitmachen. So verringerten sich zum Beispiel in Preußen im Jahre 1916 die Staatsschuld und Eisenbahnschuld gegenüber dem Vorjahr nicht etwa, weil diese Schulden geringer geworden waren, sondern weil die Finanzverwaltung vorübergehende Beträge auf schwebende Schuld übernahm, eine Maßnahme, die natürlich nur von kurzer Dauer sein konnte, so daß in den Jahren 1918 und 1919 ein entsprechend hoher Betrag der Staatsschuld und der Eisenbahnschuld auftritt. Ähnlich lagen die Verhältnisse in Bayern und in den anderen Ländern mit Eisenbahnbesitz.

Eine statistische Darstellung der Entwicklung des Anlagekapitals und des Verhältnisses von Staatsschulden und Eisenbahnschulden findet sich im Zehnjahresbericht S. 370 ff. Die Zahlen sind aber für die Kriegswirtschaft der Eisenbahnen von so geringer Bedeutung, daß auf ihre Wiedergabe verzichtet wird.

#### **6. Die Finanzwirtschaft der Militäreisenbahnen der besetzten Gebiete**

Die Militäreisenbahnen der besetzten Gebiete waren reine Kriegsbetriebe, die lediglich nach den Erfordernissen des Krieges, nicht nach finanzwirtschaftlichen Gesichtspunkten verwaltet wurden. Sie wurden durch den Kriegshaushalt des Reiches dotiert und hatten daher mit der Finanzwirtschaft der deutschen Eisenbahnen nichts Gemeinsames. Die Darstellung der Finanzwirtschaft des Militäreisenbahnbetriebes gehört deshalb auch nicht zur Aufgabe der vorliegenden Darstellung.

Die einzelnen Militärgeneraldirektionen haben allerdings in regelmäßigen Zwischenräumen in ihren Betriebsberichten über ihre Finanzgebarung Mitteilung gemacht. Aber diese Angaben stellen keine Wirtschaftsübersichten dar, sondern enthalten nur die baren Einnahmen und die baren Ausgaben, letztere übrigens auch insoweit nicht, als es sich um das militärische Personal und die damit zusammenhängenden Ausgaben handelt. Sie lassen daher weder einen Schluß auf die Rentabilität der Betriebe noch auf die Wirtschaftlichkeit der Betriebsführung zu. Daß von der Aufstellung von Voranschlägen im Sinne der heimatischen Grundsätze praktisch keine Rede sein konnte, ergibt sich hiernach von selbst.

Die finanziellen Mitteilungen der Militärgeneraldirektionen ergeben regelmäßig einen erheblichen Fehlbetrag, der dadurch bedingt war, daß auf der Einnahmeseite nur die Bareinnahmen aus dem öffentlichen Verkehr erscheinen, während eine Bezahlung der Militärtransporte und der Reisen von Militärpersonen sowie die Beförderung von Militärgut nicht erfolgte. Die Tabelle auf S. 274 gibt einen Überblick über die Einnahmen aus dem öffentlichen Verkehr der besetzten Gebiete für das Jahr 1917, der aber gleichfalls keine genauen Schlüsse auf den Verkehr der Bevölkerung zuläßt, weil in ihm auch die Reisen der zahlreichen nicht zum Heeresgefolge gehörenden deutschen Personen und die Beförderungen von Gütern in deutschem Interesse enthalten sind.



## ZEHNTER TEIL

### Die Folgen des Krieges für die deutschen Eisenbahnen nach Beendigung des Krieges<sup>1</sup>

#### 1. Die kritische Lage der deutschen Eisenbahnen nach Beendigung des Krieges

Die Demobilmachung des Heeres ist mit ihren unerquicklichen Begleiterscheinungen bereits auf S. 99 kurz behandelt. Hier soll die Lage angedeutet werden, die sich für die Eisenbahnen unmittelbar aus dem verlorenen Krieg und der überhasteten Einleitung von Friedensverhandlungen, aus dem erzwungenen Waffenstillstand und aus den gleichzeitig einsetzenden revolutionären Wirren in Deutschland ergaben. Gleichzeitig ist auf die wirtschaftliche Demobilmachung einzugehen.

Dem militärischen Zusammenbruch des Deutschen Reiches, der sich in der Forderung der Obersten Heeresleitung auf schnellste Herbeiführung eines Waffenstillstandes äußerte, folgte die gewaltsame Änderung des politischen Systems, insbesondere die Abschaffung der Monarchie und die Ergreifung der Regierung durch die Vertreter der beiden sozialistischen Parteien. Während das Frontheer noch fest in der Hand seiner Führer war, löste sich Zucht und Ordnung bei den militärischen Stellen des Inlandes und eines großen Teiles des besetzten Gebietes auf. Ein militärischer Schutz der Eisenbahnen bestand in dieser Zeit nicht mehr, und kleinen, mäßig bewaffneten revolutionären Matrosentrupps gelang es, durch Besetzung von Bahnhöfen und Zügen den Aufstand in die größeren deutschen Städte zu tragen. Ein Versagen der Eisenbahnen in diesem Augenblick hätte die Auflösung des Reiches bedeutet. Die Rückführung des Heeres, die Durchführung der Waffenstillstandsbedingungen, die Aufrechterhaltung der Wirtschaft, insbesondere die Versorgung des Landes mit Lebensmitteln und Kohlen wären unmöglich gewesen. Es ist ein Ruhmesblatt der deutschen Eisenbahner, daß

<sup>1</sup> Über die besonders benutzten Werke vgl. Schrifttum, III.

sie ohne Rücksicht auf ihre politische Einstellung trotz schwerster Bedrängnis gerade in dieser Zeit treu ihre Pflicht erfüllt haben. Ihr Handeln war ihnen durch das Beispiel der leitenden Männer vorgezeichnet, die sich den Volksbeauftragten des Reiches und den neuen Gewalthabern der einzelnen Länder gewissermaßen als unpolitische ausführende Organe (Minister) zur Verfügung stellten. In gleicher Weise arbeiteten auch die militärischen Stellen, insbesondere die Oberste Heeresleitung, an ihrer Spitze der Generalfeldmarschall v. Hindenburg, im Dienste des Vaterlandes, wenn auch oft mit innerem Widerstreben und mit fortwährenden Rückschlägen, weiter. Ein besonderer Demobilmachungskommissar, mit großen Befugnissen ausgestattet, sorgte für die Zusammenarbeit der verschiedenen Stellen des Reiches und der Länder und insbesondere dafür, daß jede Stelle von den in den nächsten Tagen an sie herantretenden Notwendigkeiten unterrichtet wurde. Namentlich für die Eisenbahnen war die schnelle Gewinnung dieses Überblicks über die Anforderungen des Verkehrs von unendlichem Nutzen.

Der durch den Krieg völlig herabgewirtschaftete Eisenbahnapparat hatte nach dem Abschluß der Waffenstillstandsverhandlungen zunächst den Rücktransport der großen Heeresmassen durchzuführen, und zwar in sehr kurzer Frist, da die Waffenstillstandsverhandlungen eine Räumung der vom Feind zu besetzenden Zonen in wenigen Wochen verlangten. Da von Mitte November bis Ende 1918 über 5000 Militärzüge gefahren werden mußten, zudem die Personenzüge des öffentlichen Verkehrs durch führerlose Soldatentruppen und einzelne Mannschaften überfüllt waren, machte man zeitweilig die Verabfolgung von Fahrkarten von einer besonderen Zulassungsbescheinigung abhängig, ohne aber hiermit irgendeinen nennenswerten Erfolg zu erzielen. Bei dem Wegfall jeder Autorität mußte ein solcher Versuch scheitern. Zu den starken Militärtransporten kam die Beförderung von Lebensmitteln, Kohlen und sonstigen wichtigen Bedarfsartikeln, namentlich für die großen Städte. Die Kohlenversorgung Berlins wäre in den Nachkriegsjahren häufig in Frage gestellt gewesen, wenn nicht die Eisenbahnen für die rechtzeitige Zuführung gesorgt hätten.

## 2. Die Schwächung des Eisenbahnapparates durch den Waffenstillstand und den Vertrag von Versailles

### a) DER WAFENSTILLSTAND VOM 11. NOVEMBER 1918

Neben den vorher behandelten Transportleistungen ordnete der Waffenstillstand die Ablieferung von 5000 Lokomotiven, 20 000 Personenwagen und 150 000 Güterwagen in kürzesten Fristen an. Abgesehen von militärischen Gesichtspunkten (Schwächung der militärischen Leistungsfähigkeit der deutschen Eisenbahnen) war für diese Anordnung offenbar die Auffassung maßgebend, daß sich der Betriebsmittelpark während des Krieges stark vermehrt habe, eine Auffassung, deren Unrichtigkeit auf S. 166 zahlenmäßig nachgewiesen ist. Da der betriebsfähige Fuhrpark weit niedriger war als 1913, da zudem die betriebsfähigen Lokomotiven tatsächlich nur Lauffähigkeit besaßen, war die Abgabe eine schwere Belastung. Die Bestimmung, wonach die Ablieferung schon Mitte Dezember 1918 beendet sein sollte, war undurchführbar; die Abgabe zog sich trotz größter Anstrengungen bis Mai 1919 hin. Zahlreiche angebotene Fahrzeuge wurden von den Abnahmekommissionen der Entente zurückgewiesen, wodurch wieder nutzlose Betriebsleistungen entstanden. Die beschleunigte Abgabe hätte um so mehr vermieden werden können, als insbesondere die abgelieferten Lokomotiven der schwereren Bauarten von den Gegnern lange Zeit nicht in Dienst gestellt werden konnten. Viele Lokomotiven sind überhaupt auf den fremden Netzen nicht in Dienst gestellt worden.

### b) DER VERTRAG VON VERSAILLES<sup>2</sup>

Der verlorene Krieg nötigte Deutschland im Verträge von Versailles und auf Grund der in Ausführung des Vertrags vollzogenen Abstimmungen und Entscheidungen zur Abtretung wertvoller Gebiete im Westen, Osten und Norden. Mit den Gebieten selbst gingen auch die auf ihnen liegenden Eisenbahnstrecken mit allen Anlagen und allem Zubehör verloren. An Frankreich wurden die Reichsbahnen Elsaß-Lothringens einschließlich der in Luxemburg gelegenen Wilhelm-Luxemburg-

<sup>2</sup> Eine ausführliche Darstellung der für die Eisenbahnen in Betracht kommenden Bestimmungen des Vertrages ist von Steuernagel veröffentlicht in Sarter, Jahrbuch des deutschen Verkehrswesens, 1922.



Bahn abgetreten, an Belgien fielen die in den preußischen Kreisen Eupen und Malmedy gelegenen Strecken, an Dänemark die Bahnen in Nord-Schleswig, an Polen die in den abzutretenden Gebieten Ostpreußens, Westpreußens, Posens und Schlesiens belegenen Linien, an die Tschecho-Slowakei die Linien des Hultschiner Ländchens, an die Alliierten unmittelbar die Strecken im neuen Freistaat Danzig und im Memelgebiet. Ferner wurden die im Saargebiet gelegenen Eisenbahnen auf 15 Jahre der Nutznießung des Reiches entzogen, blieben aber in seinem Eigentum. Im Jahre 1935 entscheidet eine Volksabstimmung über das Schicksal des Gebiets und seiner Eisenbahnen. Die Herausgabe umfaßte die eigentlichen Bahnanlagen, die zugehörigen Betriebsmittel und die Vorräte, bewegliche Einrichtungsgegenstände und Werkzeuge. Während im allgemeinen der Wert der abgetretenen Eisenbahnen dem Deutschen Reich auf Reparationskonto gutgeschrieben wird, mußte die Abtretung an Frankreich und Belgien ohne Entschädigung erfolgen.

Die Länge der abgetretenen Strecken (einschließlich der nur zum Nießbrauch überlassenen Saarbahnen) beträgt 8064 km, was eine Verringerung der Netzeslänge von 1913 um 13,5 vH bedeutet. Dabei fallen unter die abgetretenen Strecken die besonders verkehrsreichen Linien der Saar und Oberschlesiens. Die Längen der einzelnen abgetretenen Linien ergaben sich aus der Tabelle auf S. 292. Die Zahl der abgegebenen Fahrzeuge betrug (einschließlich der Ablieferungen auf Grund der Waffenstillstandsbedingungen und der Kriegsverluste) 8264 Lokomotiven, 13 326 Personenwagen und 280 013 Güterwagen. Die im Versailler Vertrag gleichfalls vorgesehene Restitution der Beutewagen und Beutelokomotiven machte ihre vorherige Wiederherstellung in deutschen Werkstätten erforderlich; an die Stelle der Rückgabe der nicht mehr wiederherstellbaren Wagen trat auf Grund eines Abkommens zwischen Rathenau und Loucheur vom Jahre 1921 die Lieferung neuer, in Deutschland zu erbauender Wagen.

Neben der Abtretung von Strecken sieht das als Bestandteil des Vertrages von Versailles geltende Rheinlandabkommen eine Sonderregelung hinsichtlich der besetzten Eisenbahnstrecken des Rheinlands vor. Danach hat das Personal der Verkehrsanstalten den ihm vom Höchstkommandierenden der Besatzungsarmeen zu militärischen Zwecken erteilten Befehlen Folge zu

leisten. Sämtliches zum Unterhalt und Betrieb der Verkehrswege erforderliche Material und Personal muß in den besetzten Gebieten vollständig beibehalten werden; es darf also weder vermindert noch ins unbesetzte Gebiet gebracht werden. Kohlenvorräte für 35 Tage sind vorgeschrieben. Ein eingehendes Meldeverfahren ist für den Personalbestand und die Personalbewegung, die kilometrischen Leistungen, den Verkehr, den Wagenumlauf, den Lokomotivausbesserungsstand usw. angeordnet. Die Räumung des besetzten Gebietes ist in drei Etappen vorgesehen. Die Besetzung, die nach dem Vertrage im Jahre 1935 enden soll, hätte nach Auffassung der deutschen Regierung schon nach dem Eintritt Deutschlands in den Völkerbund und dem Abschluß des Vertrages von Locarno ihr Ende finden müssen.

Die deutschen Eisenbahnen sind aber durch den Vertrag von Versailles noch mit weiteren Auflagen belastet worden. Zunächst haftet der deutsche Staatsbahnbesitz für die Bezahlung der Kriegsschulden, eine Bestimmung, die in der später (S. 249 ff.) noch zu behandelnden Verpfändung der Reichsbahn und in ihrer Verpflichtung zu jährlichen hohen Reparationsleistungen bis zum Jahre 1964 ihre Auswirkung gefunden hat. Sodann war den Alliierten für fünf Jahre das Recht der Meistbegünstigung auf tarifarischem Gebiet eingeräumt, was während dieser Zeit eine wirksame Ausnahmetarifgesetzgebung der deutschen Eisenbahnen unmöglich machte. Schließlich war die Verpflichtung zur Beförderung von alliierten Militärtransporten, die der Ausführung des Versailler Vertrages dienten, durch Deutschland eine gegenüber einem souveränen Staat harte Maßnahme.

Als Folge des Vertrages von Versailles ergab sich für die deutschen Eisenbahnen eine Änderung ihrer Verwaltungsorganisation. Die verbleibenden Strecken der preußischen Eisenbahndirektionen Danzig, Posen und Bromberg wurden zum kleinen Teile den Nachbardirektionen Königsberg und Stettin zugeteilt, die größeren Teile wurden zu einer neuen Eisenbahndirektion Osten in Frankfurt a. d. Oder zusammengefaßt. Die verkleinerte Eisenbahndirektion Saarbrücken wurde nach Trier, die verkleinerte Eisenbahndirektion Kattowitz nach Oppeln verlegt.

## c) WIRKUNGEN

Die unmittelbaren finanziellen Nachteile des Waffenstillstandes und des Versailler Vertrags für die Eisenbahnen werden von der deutschen Regierung auf fast 7 Milliarden Goldmark beziffert. Im einzelnen ergeben sich folgende Verlustposten:<sup>3</sup>

## I. Substanzverlust und Aufwendungen zur Durchführung des Vertrages:

	Millionen Mark
1. Abgetretene Eisenbahnanlagen .....	2 885
2. Zur Nutznießung überlassen (Saar) .....	420
3. Abgelieferte Fahrzeuge usw.....	831
4. Waffenstillstandslieferungen .....	1 151
5. Fahrzeugverlust .....	160
6. Bauaufwand .....	92
	<hr/>
zusammen I	5 538

## II. Mehrausgaben und Einnahmeausfälle, soweit geldlich zu erfassen .....

1 375

---

 zusammen I und II 6 913

Die neue Regelung zerriß ferner das deutsche Eisenbahnnetz in zwei Teile, die durch den polnischen Korridor voneinander getrennt sind. Wie nachteilig diese Trennung ist, haben die unbefriedigenden Ergebnisse der Verhandlungen gezeigt, die zwischen dem Reich und Polen zur Verringerung der Verkehrserschwerisse getroffen worden sind.

Die neue Grenzziehung machte zahlreiche kostspielige Anlagen nötig. Da mit Rücksicht auf die vorhandene politische Spannung und die im Verträge von Versailles den Alliierten eingeräumten Vorrechte die Anlage von Gemeinschaftsbahnhöfen an den Grenzen sich verbot, ergaben sich hieraus besondere Hemmnisse für den internationalen Verkehr, deren Beseitigung kaum noch möglich sein wird.

Die Bestimmungen des Rheinlandabkommens enthalten eine weit stärkere militärische Aufsicht, als sie im Frieden durch die deutschen Militärbehörden vorgesehen war. Außerdem verhin-

<sup>3</sup> Vgl. Sarter-Kittel, Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, S. 61.



sonal und Material, insbesondere die Fahrzeuge, und hinsichtlich der Ausnutzung der Werkstätten. Dabei ist aber zu betonen, daß bei dem später zu behandelnden Personalabbau keine Schwierigkeiten entstanden sind.

Die drückendste Folge des Versailler Vertrages ist aber die schon erwähnte und später noch eingehend zu behandelnde <sup>4</sup> Belastung der deutschen Bahnen durch die starken Reparationsverpflichtungen, die vertraglich bis zum Jahre 1964 dauern. Ob die Eisenbahnen diese Last auf die Dauer ertragen werden, steht dahin.

### 3. Die Schwächung des Eisenbahnapparates durch die innere Entwicklung

Wenn im folgenden die inneren Kriegsfolgen eingehender als die vorhin behandelten äußeren Wirkungen behandelt werden, so beruht dies darauf, daß sie besonders deutlich in die Erscheinung treten. Es ist jedoch zu berücksichtigen, daß sie in erster Linie nicht auf den inneren Zusammenbruch, sondern auf den militärisch verlorenen Krieg und die unendlich schweren Waffenstillstands- und Friedensbedingungen zurückzuführen sind, deren Wirkungen sich wie ein roter Faden durch die weitere Entwicklung der nächsten Jahre hindurchziehen.

#### a) DIE BELASTUNG DER EISENBAHNEN BEI DER WIRTSCHAFTLICHEN DEMOBILMACHUNG

Blieben in den ersten Zeiten der politischen Umwälzung die Eisenbahnen von inneren Unruhen bewahrt, so änderte sich dies bald. Die Unterbringung und Wiederbeschäftigung der aus dem Heer entlassenen oder sich kurzerhand aus ihrer bisherigen militärischen Stelle entfernenden Soldaten war ebensowenig in Kürze durchzuführen wie die Umstellung der in der Kriegswirtschaft tätigen Personen auf die Friedenswirtschaft. Der Kriegsbedarf des Jahres 1918, und zwar nicht nur der von den Heeresstellen verlangte, sondern auch der tatsächlich gedeckte, war gegenüber den Bedürfnissen einer durch Krieg und Revolution zusammengebrochenen Wirtschaft so gewaltig, daß an eine »Um-

<sup>4</sup> Vgl. S. 249 ff.

stellung« der Kriegswirtschaft in die Friedenswirtschaft nicht zu denken war.

Es machte sich nun auch hier wieder wie so oft im Kriege das Bestreben bemerkbar, in erster Linie auf die Eisenbahnen zurückzugreifen. In den Verhandlungen der für die Umstellung der Kriegswirtschaft maßgebenden Abteilung des Demobilisierungskommissars wurden die sogenannten »Minus«-Betriebe, das heißt die zum Abbau bestimmten, den sogenannten »Plus«-Betrieben, das heißt denjenigen, die infolge der Kriegsschäden wieder aufzubauen waren, gegenübergestellt, und nun versuchte man in sehr schematischer Weise die Menschen und die Aufträge der Minusbetriebe in die Plusbetriebe hinüberzuführen. Die berechtigten Einwendungen, daß für die in Betracht kommenden Menschenmassen und Massenaufträge die Eisenbahnen, die in erster Linie mit der Reichspost als die Plusbetriebe in Frage kamen, in keiner Weise aufnahmefähig seien und daß eine solche Überführung, soweit sie möglich sei, nur allmählich und organisch erfolgen könne, wurden nicht gehört. Die Sorge, daß die unzufriedenen und radikalisierten Massen ein wirtschaftliches und politisches Chaos herbeiführen würden, beherrschte die Männer der Politik und Wirtschaft vielleicht mit Recht derart, daß die Gegengründe der Eisenbahnen ungehört verhallten. Es mag vom damaligen allgemeinen politischen Standpunkt richtig gewesen sein, zur Vermeidung schwerer politischer Kämpfe die Lage der Eisenbahnen noch weiter zu verschlechtern, als sie es durch den unglücklichen Kriegsausgang schon war. Denn daß es sich um eine weitere mit großen Gefahren verbundene Verschlechterung handelt, sollte sich bald zeigen. Die »Umstellung« der Kriegswirtschaft auf die »Plus«-Betriebe zeigte sich bei den Eisenbahnen in der Überfüllung mit Menschen und in der übermäßigen Materialbeschaffung sowie in der Vergebung unwirtschaftlicher Notstandsarbeiten.

#### b) DIE PERSONALINFLATION

Die Personalzunahme betrug bei den deutschen Staatsbahnen im Jahre 1918 rund 100 000 Personen und im Jahre 1919 weitere 200 000 Personen, also insgesamt 300 000 Personen. Dabei war der 30 000 Mann betragende Personalbestand der Reichsbahnen in Elsaß-Lothringen, die infolge der Abtretung dieses Netzes an

Frankreich dort zurückblieben, nicht berücksichtigt. Gegenüber dem Rechnungsjahr 1913 mit 740 000 Köpfen umfaßte das Jahr 1919 rund 1 122 000 Köpfe, das heißt rund 382 000 Köpfe oder fast 52 vH mehr. Dabei ist der größte Teil des am Ende des Krieges rund 150 000 Köpfe betragenden weiblichen Personals bereits in Abzug gebracht, da deren Entlassung schnell vor sich ging. Während die Zunahme des Jahres 1918 (100 000 Mann) im wesentlichen auf die Wiedereinstellung der aus militärischen Formationen zurückkehrenden Eisenbahner zurückzuführen war, beruhte die starke Vermehrung des Kopfbestandes im Jahre 1919, abgesehen von der Wiedereinstellung der aus der Kriegsgefangenschaft zurückkehrenden Eisenbahner, von Kriegsbeschädigten und aus der Übernahme aufgelöster Heeresabwicklungsstellen in der Hauptsache in der Einstellung von neuen männlichen Arbeitslosen aller Art. Die Demobilmachungsverordnung verpflichtete die Eisenbahnen wie jeden anderen Arbeitgeber an sich schon, diejenigen Kriegsteilnehmer wieder einzustellen, die am 1. August 1914 bei ihnen beschäftigt waren. In Wirklichkeit führten aber der Druck der Demobilmachungsstellen und die politischen Besorgnisse der Reichsregierung zur Einstellung der erst nach dem 1. August 1914 in den Eisenbahndienst eingetretenen Kriegsteilnehmer. Auch bei der Einstellung von Schwerekriegsbeschädigten gingen die Eisenbahnverwaltungen über das gesetzliche Erfordernis weit hinaus. Am 1. Oktober 1921 waren 2,69 vH des Gesamtpersonals Schwerekriegsbeschädigte, 3,98 vH des Personals Leichtbeschädigte.

Wenn diese besonders starke Einstellung von Kriegsbeschädigten auch als eine Ehrenpflicht gerade der Staatsbetriebe angesehen werden muß, so fehlte doch auf anderer Seite jede Erleichterung. Wenn schon im Jahre 1920 die Zahl des Gesamtpersonals von 1 122 000 Köpfen auf 1 090 000 Köpfe, das heißt um rund 32 000 Köpfe zurückging, so bedeutete das nicht etwa eine Verminderung des Personalbestandes, sondern hatte seinen Grund in der Abtretung fast des gesamten Netzes von vier preußischen Eisenbahndirektionen an die Kriegsgegner. Dabei war die auf diese abgetretenen Gebiete entfallende Kopfzahl bedeutend größer; sie wirkte sich lediglich deshalb nur in Höhe von 32 000 Köpfen aus, weil die preußischen Staatsbahnen in ihrem verkleinerten Betriebe rund 30 000 Köpfe aus den abge-



tretenen Gebieten, die in ihr Mutterland zurückzukehren wünschten, übernahmen, eine sehr anerkennenswerte Maßnahme, die aber den Personalüberfluß noch steigerte.

Nun machte allerdings der von den Volksbeauftragten anfangs 1919 eingeführte Achtstundentag eine Vermehrung des Personals notwendig, die allein auf 210 000 Köpfe zu beziffern ist, trotzdem für bestimmte Dienstzweige des Eisenbahnbetriebes auf schwierigeren Posten der Achtstundentag schon vor dem Kriege bestand. Es ist zu verstehen, daß die durch einen vierjährigen Krieg mit seinen großen Entbehrungen auf dem Gebiete der Ernährung zermürbte Arbeiterschaft die durch die politische Lage geschaffene günstige Lage ausnutzte und eine allgemeine Ausdehnung des Achtstundentages durchsetzte. Eine vernünftige, der Schwere des Dienstes angepaßte Verminderung der Arbeitszeit hätte aber nur eine Kopfvermehrung von etwa 20 vH verlangt, während die überhastete und schematische Durchführung, wie sie namentlich bei den preußischen Staatsbahnen im Gegensatz zu den süddeutschen Verwaltungen erfolgte, eine Vermehrung von 30 vH zur Folge hatte. Ging die Einführung des Achtstundentages beim Werkstättenpersonal, das bisher die neunstündige Arbeitszeit gehabt hatte, noch verhältnismäßig glatt vonstatten und ließ sie sich auch beim stationären Personal noch ziemlich reibungslos durchführen, so entstanden beim Zugpersonal die größten Unwirtschaftlichkeiten, die sich in einer Verschlechterung des Lokomotivumlaufs und damit einer Beeinträchtigung der Betriebs- und Verkehrsleistungen äußerten.

Eine weitere Personalvermehrung war durch die Änderung von beamten- und arbeitsrechtlichen Bestimmungen eingetreten, wobei der Anspruch auf vermehrten Urlaub, die Einrichtung der Betriebs- und Beamtenräte und die Vermehrung der Verwaltungsarbeit durch Einführung der wöchentlichen (statt bisher monatlichen) Lohnzahlung, das Verfahren des Lohnabzuges, die verwickelten Dienstaltersberechnungen der neuen Besoldungsordnungen und anderes entscheidend waren.

Die starke Vermehrung des Kopfbestandes war ferner in der geringeren Arbeitsintensität des Personals begründet. Unzufriedenen Elementen gelang es leicht, Einfluß auf die noch arbeitswillige Belegschaft zu gewinnen und die erlangte politische Freiheit in den Betrieben auf die Arbeitsvorgänge zu übertragen.

Auch die Abschaffung der Akkordarbeit und die Beseitigung der Nebengebühren für das Fahrpersonal trugen erheblich zum Nachlassen des Arbeitswillens bei. Versuche, durch ein verbessertes Akkordsystem und durch Änderung der Bestimmungen über die Nebengebühren den Rückgang hintanzuhalten oder wenigstens zu verringern, waren ohne nennenswerten Erfolg. Die Arbeitsintensität betrug bei den deutschen Eisenbahnen im Jahre 1919 nur 43 vH der Vorkriegszeit, und man war zufrieden, bis Ende 1921 eine Steigerung auf 60 vH erreicht zu haben.<sup>5</sup> Während im September 1918 bei einem Arbeiterbestand der Werkstätten von 107 000 Köpfen wöchentlich 870 Lokomotiven ausgebessert wurden, gelang im September 1919 bei einem um 50 vH erhöhten Arbeiterbestand nur eine Ausbesserung von 747 Lokomotiven, wobei außerdem die schwächeren Frauen und Kriegsgefangenen durch vollwertige Facharbeiter ersetzt waren. Daß die Arbeitsintensität auch in anderen Betrieben, zum Beispiel im Bergbau, in gleichem Maße zurückgegangen war, war für die Eisenbahnverwaltungen ein schwacher Trost.<sup>6</sup>

Trotzdem die Überfüllung der Eisenbahnbetriebe mit Personal sehr bald als Hauptursache des im folgenden noch darzustellenden teilweisen Versagens des Eisenbahnapparates erkannt wurde, gelang die Abstoßung des überzähligen Personals nur langsam. Nach der Demobilmachungsverordnung vom 12. Februar 1920 waren Entlassungen aus Anlaß von Wiedereinstellungen oder zur Verminderung der Arbeiterzahl nur zulässig, wenn dem Arbeitgeber nach den Verhältnissen des Betriebes keine Vermehrung der Arbeitsgelegenheit durch Verkürzung der Arbeitszeit (Streckung der Arbeit) zugemutet werden konnte. Die Gültigkeit dieser Verordnung für die Eisenbahnen wurde von den Arbeitnehmern gefordert und von manchen Schlichtungsstellen bejaht, wiewohl eine Streckung der Arbeit gerade im Eisenbahnbetriebe einen weiteren Rückgang des Arbeitswillens hervorrufen mußte. Es gelang erst durch eine Verordnung vom 28. Januar 1922, die Befreiung der Reichsbahn und Reichspost von dieser Bestimmung durchzusetzen. Die preußische Verwaltung hatte allerdings schon im Jahre 1920 nach Bewilligung durch das Reichskabinett die nicht mehr hinausschiebbare Säuberung

<sup>5</sup> Siehe Röbe, S. 65

<sup>6</sup> Vgl. Tecklenburg in Reichsbahn I, S. 58.

der Werkstätten dadurch herbeigeführt, daß sie gewisse Werkstätten, bei denen die Arbeitsleistungen besonders gering waren und die Radikalisierung der Arbeiterschaft jede vernünftige Handhabung des Dienstes verhinderte, für wenige Tage schloß und unter Wiedereinführung der Akkordarbeit wieder eröffnete.

Ein großes Hemmnis für die Wiederbeseitigung überflüssigen Personals lag auch darin, daß die Ländereisenbahnen kurz vor der Verreichlichung der Eisenbahnen (1. April 1920) rund 100 000 Arbeiter und Hilfsbeamte in das Beamtenverhältnis überführt hatten. Sie verhinderten dadurch einmal deren Entlassung; die Verschiebung zwischen Beamten- und Arbeiterkopfzahlen führte andererseits dazu, daß zum Beispiel im Jahre 1921 die Bahnunterhaltung Mangel an Kräften hatte, während der Betriebsdienst sich mit überzähligen Kräften vollgesogen hatte. Wie sehr sich diese Verschiebungen auch auf die Dauer auswirken, zeigt die Übersicht auf S. 293 für die Gegenüberstellung der Jahre 1913 und 1925. Während 1913 das Personal der Staatseisenbahnen zu 38 vH aus Beamten und zu 62 vH aus Arbeitern bestand, waren im Jahre 1925 von dem Personal 46 vH Beamte und 54 vH Arbeiter.

Erst die Not der stärksten Inflation führte zu Entlassungsmaßnahmen großen Stils, die rechtlich durch die Personalabbauverordnung vom 27. Oktober 1923 ermöglicht wurden. Bis zum 1. Juni 1924 wurde das Personal, nach dem Stand vom 1. Oktober 1923, um rund 277 000 Köpfe, das heißt 27,4 vH vermindert; eine Nachlese führte 1925 zu einer weiteren Entlassung von 60 000 Bediensteten. Da in großem Umfange auch Beamte in den Abbau einbezogen werden mußten, vermehrte sich auch auf der anderen Seite die Pensionslast der Reichsbahn derart, daß sie schon 1925 rund 400 Millionen gegenüber 123 Millionen im Jahre 1913 betrug.

Alles dies war eine Folge des verlorenen Krieges, besonders der politischen Auswirkungen.

#### c) DIE ÜBERMÄSSIGE ERTEILUNG VON AUFTRÄGEN

Die Umstellung der Kriegs- auf die Friedenswirtschaft wirkte sich für die Eisenbahnen auch auf dem Gebiete der Auftragserteilung unheilvoll aus. Allerdings waren die Läger zum Teil infolge der übermäßigen Beanspruchung durch den Krieg geleert.



Die Fahrzeuge waren in einem so schlechten Zustand, daß man von betriebsfähigen Fahrzeugen überhaupt nicht mehr sprechen konnte, sondern die noch als betriebsfähig geführten Lokomotiven nur noch als »lauffähig« ansehen konnte. Da die Leistungsfähigkeit der Werkstätten zunächst noch gering war, erschien auch die Beschäftigung geeigneter Privatwerke mit Fahrzeugausbesserungen an sich zweckmäßig, obwohl es sich als recht teuer herausstellte. Unwirtschaftlich war dagegen das Übermaß von Bestellungen mit dem alleinigen Zweck, der Industrie Arbeit zu verschaffen. Im Jahre 1922 war die Reichsbahn noch für Jahre mit Werkstattstoffen und Geräten eingedeckt, die wegen inzwischen eingetretener Konstruktionsänderungen unverwendbar waren. Unwirtschaftlich war insbesondere auch, daß zur Ausführung der Aufträge Werke herangezogen werden mußten, die bisher Eisenbahnbedarf nicht geliefert hatten. Die Lieferungen wurden dadurch zum Teil mangelhaft, und der Kreis der Lieferanten wurde so groß, daß die Übersicht verloren ging und die Güte der Arbeiten erheblich nachließ. Um die Großindustrie und die kleineren Werke gleichmäßig zu berücksichtigen, erhielten die Großfirmen Lieferungen mit der Verpflichtung, Teile an Unterlieferer weiterzugeben. Die Folgen waren: besondere Unkosten für Weitervergebung, Verzögerungen in der Anlieferung der einzelnen Teile, Nacharbeit an den mangelhaft ausgeführten Stücken und dadurch empfindliche Verzögerungen. Da ferner wegen des Verfalles der Währung der Grundsatz der Lieferung zu festen Preisen verlassen werden mußte und den Firmen die Lieferung zu ihren Gestehungskosten einschließlich eines Gewinnes übertragen wurde, schwand das Interesse der Unternehmer an guter Arbeit.

Sieht man von diesen allerdings nicht unerheblichen Nachteilen ab, so hatte doch die starke Auftragserteilung den Vorteil einer schnellen Ergänzung des Betriebsmittelparks, die ohne diesen politischen Druck wahrscheinlich mangels Bereitstellung der nötigen Mittel durch die Finanzministerien der einzelnen Länder (von 1920 ab durch das Reichsfinanzministerium) nicht möglich gewesen wäre. In den Jahren 1919—1923 (einschließlich) wurden 8506 Lokomotiven, 12 213 Personenwagen und 246 388 Güterwagen neu beschafft. Im Jahre 1925 war, wie die Tabelle auf S. 293 ergibt, der Bestand des Jahres 1913 überschritten.

## d) NOTSTANDSARBEITEN

Die Beschäftigung der arbeitslosen Soldaten und Industriearbeiter mit Notstandsarbeiten war ein besonders wichtiges Problem. Aber über die Zahl der bei Bahnbauten zu beschäftigenden Arbeitslosen herrschten bei den Stellen der allgemeinen Verwaltung und bei den Kommunen völlig falsche Begriffe. In ganz laienhafter Weise verlangte man von den Eisenbahnen den sofortigen Beginn des Baues von Eisenbahnlinien, ohne ihre Notwendigkeit und Rentabilität unter der veränderten Wirtschaftslage zu prüfen, in der Annahme, daß dadurch das Heer der Arbeitslosen sich erheblich vermindern würde. Dabei wurde gar nicht erkannt, daß bei Eisenbahnbauten nur ein geringerer Teil der Kosten auf Arbeiten entfällt, die von ungelerten Arbeitern geleistet werden können. Das Ergebnis der Notstandsaktion der preußischen Eisenbahnen im Jahre 1919 war denn auch, trotzdem mit allen Mitteln zu helfen versucht wurde, außerordentlich mager. Bei den sich auf 14 Monate erstreckenden Bauausführungen wurden insgesamt 2500 Erwerbslose, das heißt nur 1,4 vH der für diesen Zeitraum geschätzten Erwerbslosenziffer Preußens, beschäftigt.<sup>7</sup>

## e) DER VERKEHRSRÜCKGANG

Für die Beurteilung der Schwierigkeiten des Eisenbahnbetriebes in der ersten Nachkriegszeit darf nicht unberücksichtigt bleiben, daß der erheblich zurückgehende Verkehr auch geringere Betriebsleistungen verursachte, und daß durch den Verlust von rund 8000 km Strecken, zu denen namentlich die verkehrswichtigen Gebiete von Oberschlesien und der Saar gehörten, das Verkehrsaufkommen sich erheblich verringerte.

Die Wagenachskilometer sanken von 1913 bis 1920 bei den Personenwagen um 33 vH, bei Güterwagen um 23 vH, insgesamt um 27 vH. Vergleicht man das Netz von 1920 mit dem entsprechend großen Netz von 1913, so ergibt sich aber bei Rückgang des Verkehrs eine Steigerung der Betriebsleistungen, was insbesondere auf die bessere Ausnutzung der Personenzüge und auf den größeren Fassungsraum der Güterwagen zurückzuführen war. Für die Betriebsleistungen des Jahres 1919 und 1920 war

<sup>7</sup> Die Reichsbahn II, S. 39.

nach dem vorher Ausgeführten der Personalbestand viel zu groß, dagegen der Fuhrpark verhältnismäßig gering. Beides, Personal und Betriebspark, waren dazu in schlechter Verfassung.

Es ist deshalb nicht verwunderlich, daß sich die Betriebsstockungen der Kriegszeit auch in die Nachkriegszeit hinein fortsetzten. Für die Zeit der militärischen Demobilmachung war dies ebenso natürlich, wie für die Zeiten der politischen Unruhen der Jahre 1919 und 1920, in die auch die Eisenbahnen hineingezogen wurden. Insbesondere trat, abgesehen von den mehrfachen Streiks, die in den Jahren 1919 an mehreren Orten aufflammten, im März 1920 anläßlich des Kapp-Putsches eine allerdings auf kurze Zeit beschränkte Unterbrechung des Eisenbahnverkehrs ein. Es gelang aber selbst in den Zeiten der größten inneren Unruhen, die Kohlenversorgung und die Lebensmittelversorgung, namentlich die Beförderung der Milch, sicherzustellen. Größere Stockungen traten im Herbst 1921 auf, die wegen der geringeren betrieblichen Leistungen der Reichsbahn von der Öffentlichkeit nicht verstanden wurden, aber in den inzwischen eingetretenen Veränderungen der Absatzgebiete und dem Versagen der Wasserwege im Herbst und Winter ihren Grund hatten. Es machte sich gerade zu dieser Zeit nicht nur die Veränderung der Verkehrsbeziehungen infolge der Verluste deutschen Gebietes durch den Friedensvertrag, sondern auch die größeren Leistungen infolge der Bevorzugung der deutschen Strecken im Durchgangsverkehr von Ausland zu Ausland infolge der immer stärker sinkenden deutschen Währung bemerkbar. »Der lange Markweg wurde dem kurzen Guldenweg vorgezogen.« Im Oktober 1921 wurden an Wagenachskilometer schon wieder 94 vH des Monats Oktober 1913 geleistet.

Eine Folge des Krieges waren auch die großen Stockungen, die zeitweise im Personenverkehr eintraten, und die Herabsetzung der Geschwindigkeiten weit unter die der Vorkriegszeit. Die Reisegeschwindigkeiten auf den großen Schnellzugverbindungen waren im Jahre 1919 gegenüber 1913 um 30—40 vH geringer,<sup>8</sup> im Jahre 1922 war erst wieder eine Verbesserung von 5 bis 10 vH erreicht.

<sup>8</sup> Vgl. die Übersicht in *Sarter*, Jahrbuch des deutschen Verkehrswesens 1922, 1. Bd., S. 117.



## f) DIE ZURÜCKHALTENDE TARIFPOLITIK

Die wirtschaftlichen und finanziellen Schwierigkeiten, in die die deutschen Eisenbahnen infolge des Krieges geraten waren, vermehrten sie selbst noch durch eine besonders zurückhaltende Tarifpolitik. Nur zögernd wagte man sich an die Erhöhungen der Tarife heran, und die Reichsbahn war noch im Jahre 1922, als das Inflationsgewinnlertum schon üppig in die Blüten geschossen war, genötigt, gegenüber maßlosen Angriffen der Wirtschaftskreise, die das Erliegen der Wirtschaft an die Wand malten, ihre übermäßig zurückhaltende Tarifpolitik zu verteidigen. Auf der Ausgabenseite standen demgegenüber die starke Erhöhung der persönlichen und sächlichen Kosten, wobei, wie im Kriege, die Steigerung der Sachausgaben in den Jahren 1920 und 1921 größer war als die Steigerung der persönlichen Unkosten. 1920 waren 1913 gegenüber die persönlichen Unkosten auf das 11,4fache, die sächlichen auf das 16,1fache gestiegen, 1921 die persönlichen Unkosten auf das 16,9fache, die sächlichen auf das 23,1fache. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, daß die Überwindung der Kriegsfolgen auf dem Gebiet der Sachausgaben infolge der Notwendigkeit, den Apparat auf eine den Betriebs- und Verkehrserfordernissen entsprechende Höhe zu bringen, besonders hohe Aufträge erforderte. Die Gesamtheit der persönlichen und sächlichen Ausgaben erreichte aber infolge der Kriegsfolge eine solche Höhe, daß ihre Ausgleichung durch entsprechende Einnahmen nicht möglich war. Und während in den feindlichen Ländern, besonders denen mit Privatbahnsystemen, der Staat die eigentlichen Kriegsverluste ersetzte, war dies in Deutschland bei dem völligen wirtschaftlichen Zusammenbruch nicht möglich. Es mußte daher in den ersten Nachkriegsjahren mit einem Verlust gearbeitet werden, den allerdings die allgemeine Staatskasse zu decken hatte. Während die Betriebszahl im Jahre 1913 70,08 betragen hatte, also 30 vH der Einnahmen verdient waren, betrug die Betriebszahl

1920	.....	172,80,
1921	.....	168,53,
1922	.....	98,08,
1923	.....	330,86.

Die Ausgaben betrugen also in den Jahren 1919 und 1920 fast das Doppelte der Einnahmen. Dagegen gelang es für das

Jahr 1922 trotz der Inflationsschwierigkeiten, den Haushalt ins Gleichgewicht zu bringen. Im Jahre 1923 brachte dann die im folgenden dargestellte Besetzung der Rhein-Ruhrbahnen eine katastrophale Verschlechterung, so daß für die Zeit vom 1. April bis 15. November 1923 dreieinhalbmal so viel ausgegeben werden mußte als eingenommen wurde. Mit der Stabilisierung der Währung und der gleichzeitigen Entziehung der Reichskredite für die Reichsbahn (15. November 1923) wurde jedoch das Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Ausgaben wieder hergestellt, sogar für die Zeit vom 15. November 1923 bis 1. April 1924 eine Betriebszahl von 73,01, also fast die Betriebszahl des letzten Friedensjahres erreicht, allerdings unter einer nur für ganz kurze Zeitdauer möglichen Einsparung der Kosten für Ergänzungen und Verbesserungen des Netzes.

#### 4. Der zeitweilige Verlust der Rhein-Ruhrbahnen (1923 und 1924)

Unter den verschiedenen Sanktionsmaßnahmen, die die ehemaligen Feinde Deutschlands in den Jahren 1921 bis 1924 wegen angeblicher Nichterfüllung der Kriegsverpflichtungen gegen das Deutsche Reich verhängten, hatten auch die deutschen Eisenbahnen stark zu leiden. Die Ausdehnung der Rheinlandbesetzung auf die Städte Düsseldorf, Duisburg, Mülheim-Ruhr und Ruhrort unterwarf weitere Eisenbahnstrecken den Bestimmungen des Rheinlandabkommens, führte aber nicht zu weiteren Unzuträglichkeiten.

Von größter Einwirkung auf den deutschen Eisenbahnapparat war jedoch die von März 1923 bis zum 16. November 1924 dauernde Betriebsführung der gesamten Rhein-Ruhrbahnen durch eine französisch-belgische Regie. Der von Deutschland als rechtswidrig erklärte französisch-belgische Einmarsch ins Ruhrgebiet, der am 8. Januar 1923 einsetzte, führte seitens des Deutschen Reiches zur Einstellung der Reparationslieferungen von Kohle und zum Verbot zur Mitwirkung bei diesen Kohlentransporten an das gesamte Eisenbahnpersonal. Die Folge war einmal die Arbeitsniederlegung des Eisenbahnpersonals und die

<sup>9</sup> Eingehende Darstellungen sind enthalten im Archiv für Eisenbahnwesen 1926, S. 1—78, und in der Revue générale des Chcmins de fer 1924, S. 120 und S. 185.

damit verbundene Stillegung der Strecken, andererseits ihre Inbetriebnahme durch militarisierete französische und belgische Eisenbahnbedienstete und die Einrichtung einer französisch-belgischen Regieverwaltung in Mainz. Die Verkehrs- und Betriebsschwierigkeiten der schlimmsten Kriegsjahre wiederholten sich. Dazu wurde der größte Teil des deutschen Personals aus dem besetzten Gebiet ausgewiesen, der Sitz der im besetzten Gebiet liegenden Reichsbahndirektionen mußte ins unbesetzte Gebiet verlegt werden, ohne daß ihnen aber Aufgaben der Betriebsführung verblieben. Eine Ausnahme bildeten die von englischen Truppen besetzten Teile der Reichsbahndirektionen Köln und Elberfeld, da England sich von der Ruhrbesetzung ausschloß. Am 10. Dezember 1923 kam es zwischen der Reichsbahn und der Regie zu einem *Modus vivendi*, der den Umfang der beiderseits zu betreibenden Strecken, die Abfertigung, die Aushilfe mit Lokomotiven usw. festsetzte und gleichzeitig eine Beschäftigung der von ihren Dienststellen vertriebenen Bediensteten bei der Regieverwaltung vorsah. Die rechtliche Anerkennung der Regie lehnte Deutschland entschieden ab. Auf Grund des Londoner Abkommens und der gleichzeitigen Regelung der Reparationsfrage im August 1924 wurden die besetzten Strecken der deutschen Verwaltung am 16. November 1924 zurückgegeben.

Der Gesamtumfang der der Reichsbahn entzogenen Strecken betrug 5244 km, das heißt rund 10 vH des Gesamtnetzes, wovon 3954 km durch die Regie betrieben wurden, während 1290 km stillgelegt waren. Die Lokomotivleistungen der Reichsbahn sanken gegenüber 1922 im Personenverkehr um 18 vH im Jahre 1923 und um 19 vH im Jahre 1924, im Güterverkehr um 26 vH im Jahre 1923 und um 34 vH im Jahre 1924. In ähnlicher Weise gingen auch die Wagenachskilometer zurück. Daß die Abwicklung des Verkehrs und Betriebs durch die Regie durchaus unzulänglich war, ist selbstverständlich; es handelte sich um einen Kriegsbetrieb im Frieden.

Die der Reichsbahn durch die Ruhrbesetzung entstandenen Schäden werden auf rund 2,6 Milliarden Goldmark geschätzt; davon entfallen rund 1,8 Milliarden Goldmark auf Schäden und Verluste in den Werkstätten, bei den Beschaffungsstellen und Stofflagern, an den baulichen Anlagen und durch Einnahmeaus-



fälle, ferner rund 800 Millionen Goldmark auf Mehrausgaben auf dem Gebiet der Personalverwaltung. Daß diese schwere finanzielle Belastung die Reichsbahn gerade nach der Stabilisierung der deutschen Währung besonders hart treffen mußte, liegt auf der Hand,

### 5. Die Anzeichen der beginnenden inneren Gesundung

Die Besserung der gesamten Verhältnisse hatte bereits 1920 langsam eingesetzt. Sie wurde durch die Inflation und durch die zeitweise Besetzung der Rhein-Ruhrbahnen, wie die obigen Zahlen zeigen, sehr gehemmt. Mit der Stabilisierung der Währung trat dagegen die innere Gesundung der Reichsbahn wieder in die Erscheinung, wenn sie auch die Kriegsfolgen noch zum Teil heute nicht überwunden hat. So war die planmäßige Erneuerung des Oberbaus, nach den Vorkriegssätzen gemessen, im Jahre 1928 noch für etwa acht Jahre im Rückstand! Trotzdem ist der Vorkriegsstand durch schärfere Rationalisierung auf allen Gebieten zum Teil erreicht, zum Teil schon verbessert. Die Verkehrsziffern der Vorkriegszeit können natürlich bei dem durch Abgabe wertvoller Teile verringerten Gebiet nicht wieder erreicht werden, und damit muß notwendigerweise auch der jährliche Überschuß, den die Reichsbahn erzielen kann, unter den Überschüssen der Vorkriegsjahre bleiben.

Wie lange die Kriegsfolgen sich ausgewirkt haben und wie sehr der Verlust wichtiger Teile des Netzes die gesamte Wirtschaftsführung der Eisenbahnen beeinflußt hat, ergibt die vergleichende Darstellung verschiedener Zahlen aus den Jahren 1913 und 1925, die in der Tabelle auf S. 292 f. enthalten sind. Dabei sind für das Jahr 1913 die auf das damalige Netz entfallenden Zahlen und die für das verkleinerte Netz errechneten Zahlen nebeneinander gestellt. Aus der Gegenüberstellung ergibt sich zunächst die natürliche Tatsache, daß der Güterverkehr, nach Tonnen berechnet, im Jahre 1925 gegenüber dem Verkehr des Netzes von 1913 wie auch gegenüber dem 1913 auf das heutige Netz entfallenden Verkehr zurückbleibt. Andererseits ist die schon im Kriege in Erscheinung getretene Erhöhung der Versandweiten der Güter auch nach dem Kriege bestehen geblieben, was eine dauernde Umschichtung der wirtschaftlichen Struktur des Landes bedeu-

tet. Auf letztere ist auch die Steigerung der Zahlen der beförderten Personen gegenüber 1913 zurückzuführen, die, auf das heutige Netz bezogen, über 30 vH beträgt.

Daß auch die Betriebsleistungen zurückgegangen sind, versteht sich von selbst. Bemerkenswert ist jedoch, daß die Zugkilometer in weit stärkerem Maße gesunken sind als die Achskilometer, was eine bessere Auslastung der einzelnen Züge und damit eine wirtschaftlichere Betriebsführung bedeutet. Die Stärke der Züge (in Achsen) ist von 42 auf 47, das heißt um mehr als 11 vH gestiegen. Der Fahrzeugbestand erreichte bei den Lokomotiven im Jahre 1925 fast den Stand im alten Netz des Jahres 1913; bei den Personenwagen und Güterwagen überschreitet er diesen Bestand bedeutend. Die glatte und pünktliche Durchführung des Betriebes ist, zumal der Ausbesserungsstand gegen 1913 gleichfalls gebessert ist, damit gewährleistet. Die Wirtschaftlichkeit der Betriebsführung ergibt sich unter anderem aus den geringen Zahlen für den Brennstoffverbrauch. Auf dem Personalgebiet ist im Jahre 1925 die Kopfzahl des Jahres 1913 fast wieder erreicht. Auf 1 km entfallen 13,77 Bedienstete gegen 13,65 des Netzes von 1913 in seinen heutigen Grenzen.

## **6. Die organisatorischen und finanziellen Umgestaltungen der Eisenbahnen als Folge des Krieges**

### **a) DIE VERREICHLICHUNG DER DEUTSCHEN STAATSBAHNEN IM JAHRE 1920**

Nachdem, wie früher<sup>10</sup> ausgeführt ist, schon während des Krieges die Vereinheitlichung der deutschen Staatsbahnen mit dem Ziele besserer finanzieller und wirtschaftlicher Ergebnisse vergeblich gefördert worden war, und auch Versuche, durch das sogenannte Heidelberger Programm das Ziel zu erreichen, nicht gelungen waren, veranlaßte der unglückliche Kriegsausgang mit seiner äußeren und inneren Zerrüttung der Reichsgewalt die Nationalversammlung des Jahres 1919, zur Stärkung der Reichsgewalt außer der Finanz- und Militärgewalt auch die Verkehrshoheit für das Reich zu fordern. Mit dem Gedanken, dadurch dem Reiche neue Klammern zu geben, verband sich, wenn auch nicht klar erkannt, die Empfindung, daß die bisherige Selbständigkeit

<sup>10</sup> Siehe S. 52.

der einzelstaatlichen Eisenbahnverwaltungen bei der Liquidation der Kriegspolitik zu Schwierigkeiten führen müsse. Schon die Waffenstillstandsbedingungen richteten sich nicht an die einzelnen Bundesstaaten, sondern an das Reich. In gleicher Weise wurde das Reich auf Grund des Vertrages von Versailles zur Abtretung der Eisenbahnstrecken mit allem Zubehör verpflichtet, wenngleich hier außer dem Reiche selbst (Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen) lediglich die preußischen und bayerischen Staatsbahnen (letztere für einen kleinen Teil der Pfalzbahnen) in Betracht kamen. Es war aber von vornherein klar, daß die praktische Anwendung des Vertrages von Versailles, wonach der gesamte Grundbesitz des Reiches und der Länder für die Reparationsverpflichtungen des Reiches als verpfändet anzusehen war, sich in erster Linie bei dem wertvollsten Besitz der Länder, nämlich den Staatseisenbahnen, zeigen werde. Daß der Vereinheitlichung der Staatseisenbahnen auch jetzt noch große Widerstände entgegenstanden, war selbstverständlich. Insbesondere Bayern stand einer Einschränkung seiner Verkehrshoheit nach wie vor ablehnend gegenüber. Und alle Länderverwaltungen, mit Ausnahme der badischen und württembergischen, gaben nur ungern ein so wertvolles Instrument, wie es die Eisenbahnen für die Wirtschaft und für ihre Finanzen waren, aus der Hand. Auch wurden technische Bedenken geltend gemacht, wozu besonders die Schwierigkeiten der richtigen Bemessung der Abfindungssumme und die befürchtete Unruhe des eine Million übersteigenden Personals gehörten. Die Nationalversammlung sprach sich jedoch in den Beratungen über die Bestimmungen der neuen Reichsverfassung über die Eisenbahnen so entschieden für die baldige Durchführung der Vereinheitlichung aus, daß es dem Chef der preußischen Eisenbahnen, dem parlamentarischen Minister Oeser, gelang, eine Einigung aller Länder mit Eisenbahnbesitz über die freiwillige Übertragung der Eisenbahnen auf das Reich zum 1. April 1921 mit der Maßgabe zu erzielen, daß im Falle einer Nichteinigung der durch die Reichsverfassung geschaffene Staatsgerichtshof entscheiden sollte. Der Art. 89 der Reichsverfassung bestimmte als Aufgabe des Reichs, die dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen in sein Eigentum zu übernehmen und als einheitliche Verkehrsanstalt zu betreiben.



Die Verkehrsschwierigkeiten, die sich als Folge der Herabwirtschaftung des Eisenbahnapparates besonders im Jahre 1919 zeigten, beschleunigten den Vereinheitlichungsprozeß, zumal wegen der stockenden Kohlenzufuhr in Süddeutschland auch dort die Öffentlichkeit nach einer baldigen Zusammenfassung des gesamten Eisenbahnverkehrs rief. Die Eisenbahnsachverständigen waren zwar mit Recht der Auffassung, daß die Vereinheitlichung diese Schwierigkeiten nicht sogleich aufheben oder mildern würden; die Reichsregierung benutzte aber eine Anregung der Länder, den Zusammenschluß bereits zum 1. April 1920 durchzuführen, zumal mit diesem Zeitpunkt die Finanzhoheit des Reiches gesetzliche Kraft erhielt und durch die damit verbundene Aufhebung der Steuerhoheit der Länder die Deckung der Defizits der Ländereisenbahnen in Frage stellte, und da ferner die am 1. April 1920 in Kraft tretende neue Reichsbesoldungsordnung zur Verhinderung überspannter Personalforderungen die gleichzeitige Vereinheitlichung zweckmäßig erscheinen ließ. Obwohl es an jeder Möglichkeit eines Zwanges fehlte, gelang es der Geschicklichkeit des Staatssekretärs im Reichsverkehrsministerium, Stieler, am 10. März 1920 zu endgültigen Vereinbarungen zu gelangen. Diese wurden festgelegt in einem gemeinsamen Staatsvertrag zwischen der Reichsregierung und den Eisenbahnen besitzenden Ländern, der durch ein Reichsgesetz und durch Gesetze aller vom Vertrag betroffenen Länder Gesetzeskraft erhielt. *Damit war als mittelbare Folge des verlorenen Weltkrieges der große politische Erfolg erzielt, der Bismarck nach dem glücklichen Kriege gegen Frankreich von 1870/71 versagt blieb.*

Allerdings wurden Stimmen laut, die die Schattenseiten der Vereinheitlichung in der vorgenommenen Form für größer hielten als die erzielten Erfolge. Nicht vom politischen Standpunkt aus, über dessen Bedeutung, abgesehen von den Verfechtern partikularischer Tendenzen, kaum Zweifel bestanden. Aber das Reich hatte mangels jeden Zwanges, der auf das Zustandekommen des Vertrages hatte ausgeübt werden können, höchst unbequeme Bindungen übernehmen müssen. Besonders auf dem Gebiete der zukünftigen Organisation der Reichsbahnen hatten erhebliche Zugeständnisse gemacht werden müssen, und auch in der Bau- und Beschaffungspolitik hatte das Unternehmen nur

eine recht begrenzte Freiheit. Große Sorge machte zunächst auch die finanzielle Regelung. Gegenüber dem Buchwert der Eisenbahnunternehmungen betrug der Kaufpreis mehr als das Doppelte. Der Vertrag befreite dafür die Länder von ihren gesamten Staatsschulden, die das Reich übernahm, und legte dem Reich eine Zinslast von über 2 Milliarden Mark auf, wobei jedoch zu berücksichtigen war, daß die Mark des Jahres 1920 bereits wesentlich gegenüber dem Goldmarkstand gesunken war. In der Folge hat sich dies aber, worauf schon hier hingewiesen sein mag, in das Gegenteil verkehrt. Infolge der immer stärker werdenden Inflation und der im Jahre 1923 erfolgten Stabilisierung der deutschen Währung haben die Staatsschulden der Länder, wenn man von der späteren Aufwertung absieht, einen so geringen Goldmarkwert erhalten, daß die finanziellen Verpflichtungen der Reichsbahn aus dem Staatsvertrag keine fühlbare Belastung mehr darstellen. Die Reichsbahn ist aus der Inflation als unbelastetes Unternehmen hervorgegangen, was übrigens auch allein ihre Belastung mit den später zu erörternden Reparationsverpflichtungen ermöglichte. Insofern kann also nicht etwa von einem Geschenk der Länder an das Reich gesprochen werden, da letzteres damit die Reparationsverpflichtungen übernahm, die sonst den einzelstaatlichen Eisenbahnunternehmungen als den leistungsfähigsten Großbetrieben in staatlichem Besitz hätten auferlegt werden müssen.

Die Vorteile der Vereinheitlichung haben sich erst nach und nach auswirken können. Der Hauptvorteil lag in der Möglichkeit der Anspannung aller in den Einzelverwaltungen liegenden Kräfte zu einer systematischen und produktiven Gemeinschaftsarbeit. Es ist nicht zu verkennen, daß anfangs durch natürliche, vielfach unvermeidbare Fehler in der praktischen Durchführung der großen Aktion mehrfach das Gegenteil der beabsichtigten Stärkung des Reichsgedankens herbeigeführt wurde, und daß dadurch Beschwerden der Länder, besonders Bayerns, über zu starke Zentralisierung und Nichtberücksichtigung der Länderinteressen einsetzten. Andererseits konnte sich der politische Vorteil der Vereinheitlichung besonders bei den politischen Unruhen der Jahre 1920 bis 1924 als ein wirksames Instrument des Reiches zur Bekämpfung der Extreme erweisen, die gerade aus den Ländern heraus die Reichseinheit bedrohten. Der wirtschaftliche

Erfolg der Verreichlichung konnte sich andererseits in der Zeit des Niedergangs und der Inflation, wie sie als Folge des verlorenen Krieges in die Erscheinung traten, nicht in positiven Ersparnisziffern, in einer Verringerung der Kosten und in einer entsprechenden Ermäßigung der Tarife zeigen. Aber es konnten doch schon bald die Nachteile beseitigt werden, die sich aus dem Mangel der einheitlichen Leitung, aus der Verschiedenheit einzelner Tarife sowie aus der finanziellen Selbständigkeit der einzelnen Länderverwaltungen ergaben. Gleichzeitig wurde auf den Gebieten vorgegangen, wo die Rationalisierungsbestrebungen, die nach dem verlorenen Kriege in Deutschland in verstärktem Maße einsetzten, größere Maßnahmen bedingten. Dazu gehörte insbesondere die Ausgestaltung des Werkstättenwesens, die Einführung der Selbstkostenrechnung und die Nachprüfung der Wirtschaftlichkeit der einzelnen Fachgebiete.

#### b) DIE VERSUCHE DER LOSÖSUNG VOM REINEN STAATSBETRIEB IN DEN JAHREN 1921—1924

Wenn sich in der Nachkriegszeit in der deutschen Wirtschaft mit Recht die Überzeugung Bahn brach, daß nur durch höchste Leistungssteigerung bei größter Verringerung der Kosten des einzelnen Unternehmens die Kriegsfolgen zu überwinden seien, so durfte sich auch die deutsche Reichsbahn dieser Notwendigkeit nicht entziehen. Die Steigerung der Wirtschaftlichkeit, die vor allem die Anwendung privatwirtschaftlicher Grundsätze im inneren Geschäftsbetrieb, namentlich in der eigentlichen Finanzgebarung verlangt, war jedoch dem Reichsbahnunternehmen nicht in dem nötigen Ausmaß möglich, solange es in den Haushalt des Reiches eingegliedert und eine reine Haushaltswirtschaft nach Art der Hoheitsverwaltungen zu treiben genötigt war. Sie war auch nicht möglich, solange die gesamte Einnahme- und Ausgabewirtschaft des Unternehmens der Kontrolle und Genehmigung des Parlaments und somit starken politischen Einflüssen unterlag, die besonders ein Wirtschaftsunternehmen von der Größe der deutschen Reichsbahn nicht brauchen kann. Die Reichsverfassung des Jahres 1919 hatte der Reichsbahn diese Selbständigkeit gegenüber der Staatsverwaltung und insbesondere gegenüber den Staatsfinanzen nicht gebracht. Art. 92 der Reichsverfassung besagte zwar, daß die Reichsbahn als ein selbst-



ständiges wirtschaftliches Unternehmen zu verwalten sei, ließ aber die Eingliederung des Haushalts der Reichsbahn in den Haushalt des Reiches und damit die volle Verantwortung der Volksvertretung für den Eisenbahnhaushalt bestehen. Der Reichsfinanzminister hatte bei den Beratungen der Verfassungsbestimmungen einer Herauslösung der Reichsbahn aus dem Reichshaushalt mit Erfolg widersprochen. Aber die verkehrlichen und finanziellen Schwierigkeiten, mit denen die Reichsbahn in den ersten Jahren ihres Bestehens besonders stark zu kämpfen hatte, ließen die Frage nicht mehr zur Ruhe kommen.

Allerdings bestanden hinsichtlich der praktischen Durchführung lebhaft Meinungsverschiedenheiten. Der Reichsverband der deutschen Industrie verlangte im Jahre 1921, veranlaßt durch die schweren Betriebsstörungen des Winters 1920/21 und die als Folge des verlorenen Krieges eingetretene Unwirtschaftlichkeit der Personalgebarung, die Überlassung der Reichsbahn an die Privatwirtschaft. Der bekannte Großindustrielle Hugo Stinnes kann als der geistige Vater dieses Planes angesehen werden. Die Forderungen wurden der Öffentlichkeit durch ein Gutachten unterbreitet, das sich der Reichsverband von einigen Eisenbahnfachmännern erstatten ließ. Dem Plane wurde aber lebhaft widersprochen. Namhafte Fachmänner, unter anderem der frühere langjährige Chef der preußischen Eisenbahnen, v. Breitenbach, lehnten die Ausführungen des Gutachtens als mit den Interessen der Reichsbahn und des Reiches nicht vereinbar ab. Auch die damals gebildete Sozialisierungskommission, die sich im Auftrage der Reichsregierung mit der Frage befaßte, erklärte die Überführung der Reichsbahn an die Privatwirtschaft für mit den Interessen des Reiches nicht vereinbar.

Die Reichsbahnverwaltung versuchte nunmehr ihrerseits, in einem Reichsbahnfinanzgesetz eine sowohl die Interessen des Reiches wie des Reichsbahnunternehmens befriedigende Lösung zu finden. Der Entwurf dieses Gesetzes sah ein vom Reichsvermögen getrenntes Sondervermögen vor, übertrug die bisher dem Reichsrat und Reichstag zustehenden Befugnisse einem aus Vertretern der verschiedenen Wirtschafts- und sonstigen Gruppen bestehenden Verwaltungsrat, machte aber nicht den zur wirklichen Freiheit des Unternehmens notwendigen Schritt der Trennung von Aufsicht und Leitung. Im Juni 1922 wurde der

»sechste« Entwurf des Gesetzes endlich der Reichsregierung zur Entscheidung vorgelegt, nachdem er durch Einwendungen der einzelnen Ressorts, namentlich des Reichsfinanzministers, immer mehr verwässert worden war; er wurde aber infolge der politischen Lage nicht mehr weiter behandelt. Es zeigte sich hier die Abneigung der amtlichen Stellen und des Parlaments, die durch die Reichsverfassung einmal geschaffenen Grundsätze wieder abzuändern, zumal die Änderung der verfassungsrechtlichen Bestimmungen im Parlament an eine qualifizierte Mehrheit gebunden war, die bei der Zersplitterung der Parteien in Deutschland kaum zu erzielen ist.

Allerdings kam man an einer gewissen Lockerung des Verhältnisses zwischen der Reichsbahn und dem Reichshaushalt nicht vorbei, als der Reichsfinanzminister zur Sanierung der Reichsfinanzen am 15. November 1923 die Reichsbahn zwar nicht rechtlich, aber tatsächlich aus dem allgemeinen Reichshaushalt dadurch entfernte, daß er ihr die bisherigen Reichszuschüsse entzog. Damit schnitt man die Reichsbahn von ihren bisherigen Bankverbindungen ab, ohne ihr gleichzeitig die Möglichkeit zu geben, zur Erfüllung ihrer Verbindlichkeiten und zur Aufnahme notwendig werdender Anlageverbesserungen Kredite aufzunehmen. Wenn die Reichsbahn, nicht zuletzt infolge ihrer zwangsweisen Entfernung aus dem Reichshaushalt, über ein Jahr lang ohne derartige Kredite ausgekommen ist, so war diese Sparsamkeitspolitik durch den Verlust der Rhein-Ruhrbahn bedingt, hätte aber bei längerer Durchführung zu einem Raubbau an den Eisenbahnen führen müssen.

Die tatsächliche Loslösung der Reichsbahn aus dem Reichshaushalt wurde durch die Verordnung über die Schaffung eines Unternehmens Deutsche Reichsbahn vom 12. Februar 1924 rechtlich festgelegt.<sup>11</sup> Hiernach wurde die Reichsbahn nicht nur zu einem Sondervermögen des Reiches, sondern zu einem selbständigen wirtschaftlichen Unternehmen mit juristischer Persön-

<sup>11</sup> Es handelt sich um eine Verordnung mit Gesetzeskraft, da der Reichstag im Herbst 1923 der Reichsregierung durch ein Ermächtigungsgesetz die Befugnis zum Erlaß von Verordnungen mit Gesetzeskraft übertragen hatte. Ohne diese Selbständigkeit der Reichsregierung wäre das Gesetz wahrscheinlich für das Reichsbahnunternehmen noch weniger brauchbar geworden. Über die Notverordnung vgl. die Darstellung von Sarter im Archiv für Eisenbahnwesen 1924, S. 201 ff., mit einem Abdruck der Verordnung.

lichkeit, das die Reichsbahn im Namen des Reiches zu betreiben hat. Das Eigentum verbleibt also dem Reiche. Das Unternehmen kann über das Eigentum im Rahmen einer ordnungsmäßigen Wirtschaft verfügen, es kann auch zur Deckung außerordentlicher Bedürfnisse, insbesondere für werbende Anlagen, auf das Vermögen Kredite aufnehmen. Da Zuschüsse des Reiches unter keinen Umständen in Frage kommen, trägt das Unternehmen sein eigenes Risiko. In den Rechts- und Besoldungsverhältnissen des Personals treten durch die Verordnung keine Änderungen ein. Auch an der Verkoppelung der Leitung des Unternehmens mit dem politisch verantwortlichen Reichsverkehrsminister wird zunächst nichts geändert, die Trennung von Leitung und Aufsicht wird also noch nicht durchgeführt, sie wird vielmehr dem endgültigen Gesetz vorbehalten. Auch von den hemmenden Vorschriften der Reichsverwaltungen, insbesondere den für die Betriebsverwaltungen teilweise unbrauchbaren Haushaltsbestimmungen, ist das Unternehmen noch nicht losgekommen. Dagegen ist insofern ein Fortschritt zu verzeichnen, als die Verordnung die Mitwirkung des Reichsrats und Reichstages von der Bewilligung des Haushalts ausschließt. Reichstag und Reichsrat erhalten lediglich von der Reichsregierung zu den Haushaltsberatungen den Jahresbericht der Reichsbahn nebst Gewinn- und Verlustrechnung, sowie die Bilanz mit Prüfungsbemerkungen. An die Stelle des Reichsrates und Reichstages tritt bis auf weiteres die Reichsregierung. Die Bildung eines Verwaltungsrates bleibt vorbehalten. Praktisch ist natürlich durch die Verknüpfung des Amtes des Leiters mit seiner Ministertätigkeit ein starker Einfluß des Parlaments auf die Geschäfte der Reichsbahn erhalten geblieben, da das Parlament den Minister und Leiter des Unternehmens durch Entziehung des Vertrauens jederzeit zum Rücktritt zwingen und dadurch die Politik des Unternehmens mitbestimmen kann.

Die Notverordnung ist mit dem Übergang des Betriebsrechts auf die im folgenden näher behandelte neue Reichsbahn-Gesellschaft außer Kraft getreten. Während der kurzen Zeit ihres Bestehens hat sie keine besondere Bedeutung erlangt. Die Aufnahme von Krediten gelang, abgesehen von dem Bestreben der Reichsbahn nach einer übertrieben großen Sparsamkeit, namentlich wegen der Zurückhaltung der ausländischen Geldgeber



nicht. Organisatorische Änderungen traten nicht ein. Die Arbeiten zum Ersatz der Verordnung durch ein Gesetz wurden bald eingestellt, weil die Ergebnisse des Dawesgutachtens, das im April der Öffentlichkeit mitgeteilt wurde, die Bestrebungen der Reichsbahn in neue Bahnen lenken mußten. Es sei jedoch bemerkt, daß die deutsche Reichspost durch das Reichspostfinanzgesetz vom 18. März 1924 eine Umgestaltung in gleicher Richtung erfahren hat, wie es die Notverordnung für die Reichsbahn vorsah. Hier ist jedoch die Kontrolle der Wirtschaftsführung des Unternehmens endgültig dem Reichsrat und Reichstag entzogen und einem vierzigköpfigen Verwaltungsrat übertragen, dem unter anderen Vertreter der einzelnen Parteien und der Länder angehören.

c) DIE VERFLECHTUNG DER REICHSBAHN MIT DER REPARATIONSFRAGE AUF GRUND DER REICHSGESETZGEBUNG VON 1924

Der Vertrag von Versailles verpflichtet die deutsche Regierung, wie bereits betont, zur Reparation. Für sie haftet der gesamte Besitz des Reiches und damit die deutsche Reichsbahn an erste Stelle. Da die Feststellung bestimmter Jahresbeträge (Annuitäten) sowohl für den Gegner wie für die deutsche Regierung von Wert war, hatte letztere schon während der Rhein-Ruhrbesetzung im Jahre 1923 vorgeschlagen, die Reichsbahn unter Umwandlung in ein Sondervermögen als Pfand für einen Teil der Reparationslast zu bestellen und aus ihr vom 1. Januar 1927 ab jährlich 500 Millionen Goldmark an die Reparationskasse abzuführen. Der Bericht des von der Reparationskommission am 30. November 1923 eingesetzten Sachverständigenausschusses (Dawes-Gutachten) forderte unter Umwandlung der Reichsbahn in eine Privatgesellschaft die weitergehende Belastung des Unternehmens mit einer hypothekarisch gesicherten Schuldverschreibung in Höhe von 11 Milliarden Goldmark. Der Plan forderte ferner zum Schutz der ausländischen Schuldverschreibungsgläubiger die Kontrolle des Unternehmens durch einen ausländischen Kommissar. *Damit war die schwerste Kriegsfolge für die deutschen Bahnen in nächste Nähe gerückt, daß die Reichsbahn nicht mehr als deutsches Unternehmen werden bestehen können, und daß es nicht mehr volkswirtschaftliche deutsche Interessen, sondern privatkapitalistische Gedankengänge zu berücksichtigen*

*haben würde.* Diese Gefahren abzuwenden, war die schwierige Aufgabe der deutschen, in dem sogenannten Organisationskomitee zusammenarbeitenden Unterhändler, und man darf sagen, daß sie die deutschen Interessen vollständig berücksichtigt haben, wenn auch in Nebendingen weitgehende Konzessionen gemacht werden mußten. Das Reichsbahngesetz wurde am 30. August 1924 vom Reichstag und Reichsrat angenommen, und zwar, da es an mehreren Stellen die Verfassung ändert, mit einer qualifizierten Mehrheit. Am 11. Oktober 1924 ging das Betriebsrecht auf das neue Unternehmen über. Vom gleichen Zeitpunkt ab wurden auch die bisher von der Regie verwalteten Rhein-Ruhrbahnen für Rechnung der neuen Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft betrieben. Damit war durch die Verpfändung der gesamten Reichsbahn die Verwertung dieses Sonderpfandes endgültig beseitigt.

Der Hauptgewinn der Verhandlungen des Organisationskomitees war die Erhaltung des Eigentums des Reiches an der Reichsbahn. Die neugebildete Gesellschaft besitzt nur das Betriebsrecht, das am 31. Dezember 1964 endigt. Wenn keine vorzeitige Änderung des Gesetzes eintritt, würde somit die Reichsbahn für 50 Jahre (1914—1964) an den Wirkungen des Weltkrieges zu tragen haben. Sodann konnte der öffentlich-rechtliche Charakter des neuen Betriebsunternehmens gerettet werden, da die Gesellschaft eine Gesellschaft *sui juris* mit öffentlich-rechtlichen Befugnissen geblieben ist. Trotz der Durchsetzung der Gesellschaft mit ausländischem Einfluß konnte auch der rein deutsche Charakter des Unternehmens gewahrt werden. Nach deutschen Gesetzen wird gearbeitet, deutsche Wirtschafts- und Finanzinteressen sowie deutsche Sozialpolitik leiten die Gesellschaft. Auch die Reparationsverpflichtungen leistet die Reichsbahn-Gesellschaft im deutschen Interesse und sie erfüllt damit eine nationale Pflicht ersten Ranges. Deutsch ist ferner die Firma, deutsch sind Generaldirektor, Vorstand und das gesamte übrige Personal, deutsch ist stets die absolute, zur Zeit auch die qualifizierte Dreiviertelmehrheit im Verwaltungsrat, sowie sein Präsident, deutsch ist die starke Reichsaufsicht und deutsch ist das zur Entscheidung von Streitigkeiten vorgesehene Gericht.

Diesen Vorteilen gegenüber stehen harte Verpflichtungen finanzieller Natur und organisatorische Bestimmungen, die den

Einfluß der deutschen Regierung auf das Unternehmen erheblich schmälern. Was zunächst die Reparationsleistungen der Reichsbahn angeht, so ist, nachdem für die Jahre 1924—1927 »als Atempause« Beträge von 200, 595 und 550 Millionen Goldmark jährlich abzuliefern waren, vom Jahre 1928 (das heißt von dem am 1. September 1927 laufenden Reparationsjahr) ab ein Jahresbetrag von 660 Millionen Goldmark abzuliefern. Daneben ist die Reichsbahn, wiederum als unmittelbare Kriegsfolge, mit einer weiteren Reparationsabgabe, der jährlich 290 Millionen betragenden Beförderungssteuer belastet, die zwar nicht die Einnahmen der Reichsbahn unmittelbar schmälert, da sie dem Verkehr als solchem auferlegt ist, aber doch die Möglichkeit der Preiserhöhungen (Tarife) stark beeinträchtigt. Der Eisenbahnverkehr ist jährlich mit 950 Millionen Reichsmark, das heißt mit fast zwei Fünftel der gesamten Reparationsverpflichtungen des Reiches belastet. Die organisatorischen Bindungen liegen hauptsächlich in der Durchsetzung des Verwaltungsrats des Unternehmens mit Ausländern und in der Kontrolle des Unternehmens durch einen ausländischen Eisenbahnkommissar.

Der finanzielle Aufbau der Gesellschaft wurde nach Maßgabe des deutschen Aktienrechts gestaltet, ohne daß für die Gesellschaft die privatrechtlichen Bestimmungen des Aktienrechtes maßgebend wären. Die finanzielle Struktur weist eine Dreiteilung auf, die sich aus den verschiedenen Aufgaben der Gesellschaft ergibt. Das für den finanziellen Aufbau maßgebende Anlagekapital war von den Sachverständigen des Dawes-Plans auf 26 Milliarden Goldmark geschätzt worden, während es sich am 1. Oktober 1924 tatsächlich auf nur 24,5 Milliarden Goldmark belief. Das Grundkapital der Gesellschaft beträgt 15 Milliarden Goldmark, dazu kommen Reparationsschuldverschreibungen im Werte von 11 Milliarden Goldmark, so daß sich ein Gesamtkapital von 26 Milliarden Goldmark ergibt. Während die Reparationsschuldverschreibungen die kapitalisierten Annuitäten darstellen, mit denen die Reichsbahn belastet ist, verkörpert das Grundkapital gewissermaßen die Verpflichtung der Gesellschaft gegenüber dem Reich und gegen sich selbst. Es zerfällt in 13 Milliarden, auf den Namen des Reiches ausgestellte und durch besondere Bestimmungen praktisch unveräußerliche Stammaktien und in 2 Milliarden auf den Inhaber lautende Vorzugsaktien, die



bestimmt sind, den Kapitalbedarf der Gesellschaft infolge der notwendigen Werterhöhung der Substanz zu decken. Aus dieser Konstruktion ergibt sich, daß nach Deckung der allen anderen Verpflichtungen vorgehenden Reparationsverpflichtungen und den nötigen Aufwendungen für die Substanz und für eigene Reserven das Reich auf den Überschuß der Gesellschaft Anspruch hat. Daß es bei der Höhe der Reparationsverpflichtungen nicht zu derartigen Ausschüttungen kommen wird, ändert hieran nichts. Denn soweit die Reparationsverpflichtungen nicht gefährdet werden, hat tatsächlich das Reich infolge seiner starken Aufsicht über die Gesellschaft (vgl. S. 255) es in der Hand, auf die Erzielung solcher Überschüsse an die Reichskasse durch die Forderung auf Erhöhung der Tarife hinzuwirken. *Bei ihm liegt letzten Endes die Entscheidung, ob es das wichtige Instrument der Reichsbahn unter Beeinträchtigung von Industrie und Handel für die allgemeinen Staatsfinanzen nutzbar machen will oder nicht.* Allerdings sind einer solchen Politik durch die Höhe der Reparationsverpflichtungen äußerst enge Grenzen gezogen.

Die Vorzugsaktien in Höhe von 2 Milliarden Mark reichen naturgemäß zur Deckung der Ausgaben für notwendige und sich aus der Entwicklung des Netzes ergebende Wertverbesserungen nicht für einen Zeitraum von 40 Jahren aus. Da eine Verbindung mit den Reichsfinanzen nicht mehr besteht, ist die Reichsbahn demnach, wie jedes andere Wirtschaftsunternehmen, auf die Aufnahme von Krediten angewiesen, deren Aufnahme, ihre Durchführung auf dem Kapitalmarkt vorausgesetzt, unbedenklich ist, da ihnen eine Erhöhung des Anlagekapitals um mindestens den gleichen Betrag gegenüberstehen wird.

Die Kriegsfolgen, an denen die Reichsbahn bis zum Jahre 1964 zu leiden hat, treten besonders stark in der Durchsetzung der Organisation der Gesellschaft mit ausländischem Einfluß und in dem Überwachungsinstitut des fremden Eisenbahnkommissars in die Erscheinung. Von den aus 18 Personen bestehenden Mitgliedern des Verwaltungsrates wird die Hälfte (9) vom Treuhänder, als dem Vertreter der Gläubiger der Reparationsschuldverschreibungen, ernannt. Von diesen müssen 4 Ausländer sein, während die übrigen 5 Deutsche oder Ausländer sein können. Bisher hat der Treuhänder 5 deutsche und 4 ausländische Mitglieder ernannt, so daß 14 deutsche Mitglieder den 4 ausländischen gegenüberstehen.

dischen Mitgliedern gegenüberstehen, wobei der Präsident aus den deutschen Mitgliedern gewählt werden muß. Der von den ausländischen Mitgliedern des Verwaltungsrates gewählte ausländische Eisenbahnkommissar hat auf die Geschäftsführung der Gesellschaft einen nicht unerheblichen Einfluß. Er nimmt an den Sitzungen des Verwaltungsrates und seiner Ausschüsse teil, hat die Befugnis, alle Anlagen und Dienststellen zu besichtigen und erhält alle wichtigen Berichte und Unterlagen von finanzieller Bedeutung, kann auch darüber hinaus Auskünfte und statistisches Material in dem ihm nötig erscheinenden Umfange fordern. Über diese normalen Befugnisse hinaus sind für ihn Ausnahmerechte vorgesehen, falls etwa die Gesellschaft mit der Leistung der Zahlungen in Verzug geraten sein sollte. Er kann dann die Erhöhung der Tarife oder die Drosselung der Ausgaben fordern, kann auch einen Wechsel in der Person des Generaldirektors verlangen. Bei weiterem Verzug ist er sogar berechtigt, selbst die Eisenbahn in Betrieb zu nehmen, entbehrliche Fahrzeuge und andere Vermögensgegenstände zu veräußern oder schließlich das Betriebsrecht ganz oder zum Teil zu verpachten. Eine Veräußerung des Unternehmens, wie der Dawes-Plan sie zunächst vorsah, ist dagegen nicht möglich, so daß diese Kriegsfolge von den deutschen Bahnen jedenfalls abgewehrt ist.

Ob die Reichsbahn auf die Dauer in der Lage sein wird, ihre Reparationsverpflichtungen zu erfüllen, muß die Entwicklung lehren. Aus den Erfahrungen der ersten Jahre scheint sich, rein äußerlich betrachtet, die Bejahung der Frage zu ergeben. Aber die Wirtschaftskonjunktur unterliegt, wie in allen Ländern, so besonders in dem durch den Krieg stark geschwächten Deutschland, starken Schwankungen, und sobald die Einnahmen zurückgehen, während die Ausgaben immer steigende Tendenz haben, ist das Gleichgewicht des Haushalts gestört. Dazu kommt, daß auch heute, das heißt zehn Jahre nach Beendigung des Krieges, seine Folgen, zum Beispiel auf dem Gebiete des Oberbaus noch längst nicht überwunden sind.

Die Bedeutung der Neuregelung der Eisenbahnfrage liegt aber nicht nur in dem außenpolitischen Moment, sondern gleichzeitig in der endlichen Loslösung des Unternehmens von den Hoheitsverwaltungen des Reiches. Die Leitung der Reichsbahn steht nicht mehr, wie bisher, dem Reichsverkehrsminister zu, der viel-

mehr nur Aufsichtsorgan ist (vgl. unten), sondern einem besonderen, aus einem Generaldirektor und mehreren Direktoren bestehenden Vorstand. Der vom Verwaltungsrat zu wählende Generaldirektor ist der für die Geschäftsführung allein Verantwortliche und allein Entscheidende. Der Einfluß der Reichsregierung ist durch das Bestätigungsrecht, das der Reichspräsident für die Ernennung des Generaldirektors und der Direktoren hat, genügend gesichert. Die staatsrechtliche Stellung, die bisher die Reichsregierung und die gesetzgebenden Körperschaften, Reichstag und Reichsrat, einnahmen, wird in der neuen Gesellschaft von dem achtzehnköpfigen Verwaltungsrat eingenommen, dessen Aufgabe es ist, »die Geschäftsführung der Gesellschaft zu überwachen und über alle wichtigen und grundsätzlichen Fragen oder solche von allgemeiner Bedeutung zu entscheiden.« Die Befugnisse des Verwaltungsrates sind in der Satzung eingehend umschrieben, sie sind aber insofern unbegrenzt, als der Verwaltungsrat in der Lage ist, jede ihm wichtig erscheinende Angelegenheit in seine Zuständigkeit einzubeziehen. Wieweit dies im einzelnen geschieht, ist mehr oder weniger eine Persönlichkeitsfrage. Eine Einengung der Befugnisse des für die Leitung verantwortlichen Generaldirektors ist jedenfalls bisher nicht erfolgt.

An der Organisation der eigentlichen Verwaltung ist durch die Umgestaltung der Reichsbahn nichts wesentliches geändert. Die aus den Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums entstandene Hauptverwaltung der Gesellschaft hat die oberste Geschäftsführung und Leitung, während nach wie vor unter ihr die Reichsbahndirektionen als die eigentlichen Betriebs- und Verwaltungsstellen zu arbeiten haben. Für Bayern ist die Zusammenfassung der Direktionen zu einer besonderen Gruppenverwaltung Bayern in München auch unter der neuen Gesellschaft erhalten geblieben.

Einer besonderen Regelung bedurfte das Verhältnis der neuen Gesellschaft zur Reichsregierung bzw. die Feststellung des Umfangs der für das Reich nötigen, andererseits für die Gesellschaft erträglichen Aufsichtsbefugnisse. Diese Aufsicht konnte nicht auf dem wichtigen Gebiete der Wirtschaftsführung und der Finanzwirtschaft erfolgen, da die Verantwortung der Gesellschaft für die Erfüllung der Reparationsverpflichtungen und die starke Aufsicht des Verwaltungsrates für eine weitere Auf-



sicht der Regierung keinen Raum ließen, wenn nicht die Leitung in unerträglicher Weise gehemmt werden würde. Nach zwei Richtungen ist allerdings ein starker Einfluß des Reiches auch auf die Finanzpolitik der Gesellschaft vorhanden. Einmal auf der Ausgabenseite hinsichtlich der persönlichen Ausgaben insofern, als die Gesellschaft gesetzlich genötigt ist, Besoldungsänderungen des Reiches auch bei ihrem Personal durchzuführen, sofern es sich um Verbesserungen handelt. Ebenso wichtig ist der Einfluß der Reichsregierung auf die Einnahmeseite, die Tarife, wo ihr ein umfassendes Genehmigungsrecht zusteht. Diese Aufsicht bedeutet aber eine so starke Beeinflussung der Finanzwirtschaft der Gesellschaft, daß hier, entsprechend ähnlichen Regelungen in anderen Ländern, zum Beispiel in England und Frankreich, im Falle der ablehnenden Haltung der Reichsregierung die Entscheidung eines besonderen deutschen Gerichts, des Reichsbahngerichtes, vorgesehen werden mußte, das tatsächlich im Jahre 1928 infolge der Ablehnung der von der Gesellschaft für nötig erachteten Tarifierhöhung durch die Reichsregierung eine Entscheidung, und zwar zugunsten der Gesellschaft, getroffen hat. Daß auch hier im Falle der Gefährdung der Reparationszahlungen gegen die Entscheidung dieses Gerichtes ein nicht deutsches Gericht angerufen werden kann,<sup>12</sup> ist eine weitere bedauerliche Folge des verlorenen Krieges; aber bei verständiger Haltung von Gesellschaft und Regierung ist nicht damit zu rechnen, daß es jemals zu einer Entscheidung durch diese Stelle kommen wird. Auf dem Gebiete des Betriebs und Verkehrs, bei der Beteiligung der Gesellschaft an betriebsfremden Unternehmungen, bei der Fahrplangestaltung usw. hat die Reichsregierung gleichfalls ein umfassendes Aufsichtsrecht.

<sup>12</sup> Die Entscheidung erfolgt durch einen Schiedsrichter, der von dem Präsidenten des ständigen internationalen Gerichtshofes (im Haag) zu ernennen ist und auf Wunsch einer der beteiligten Parteien neutrale Staatsangehörigkeit besitzen soll.

## SCHLUSS

Die vorstehend geschilderte Entwicklung ist als Folge des verlorenen Krieges der deutschen Regierung und der Reichsbahn aufgenötigt worden. In der Begründung zum Reichsbahngesetz ist darauf hingewiesen, daß »die Bildung einer besonderen Körperschaft des öffentlichen Rechtes unter Anwendung privatwirtschaftlicher Formen, das heißt der Ausbau der bestehenden Organisation des Unternehmens Deutsche Reichsbahn in der von Anfang an vorgesehenen Art und Weise zur Erreichung des Zieles ausgereicht haben würde«. Es erscheint allerdings fraglich, ob eine praktisch brauchbare Weiterbildung der Organisation von 1924 bei der starken Abneigung des Parlamentes, sich aus dem wichtigen Verkehrsinstrument der Reichsbahn auszuschalten, hätte zustandekommen können. Andererseits bedeutet der von der Reichsregierung schon durch die Notverordnung beschrittene Weg, daß infolge der gewaltigen Umwälzungen durch den Krieg die Vorkriegsorganisation und die durch die Reichsverfassung von 1919 geschaffene staatsrechtliche Stellung der Reichsbahn nicht mehr haltbar war.

Die deutsche Entwicklung steht aber insoweit nicht allein da, sie fügt sich vielmehr in die allgemeine organisatorische Umstellung ein, die der Weltkrieg für die Eisenbahnen fast aller Länder gebracht hat. Diese Umbildung vollzieht sich in einer doppelten Richtung. Länder mit Privatbahnsystemen, insbesondere die Vereinigten Staaten von Amerika, England und Frankreich, streben einer Verstärkung der Staatsaufsicht zu, da sie nach den wirtschaftlichen Umwälzungen, die der Krieg allen Ländern gebracht hat, auf eine stärkere Berücksichtigung volkswirtschaftlicher Interessen durch die vielfach nach rein privatkapitalistischen Grundsätzen geführten Eisenbahnen nicht verzichten können. Insbesondere ist die Genehmigung zur Erhöhung der Tarife

meist von der Entscheidung einer besonderen, außerhalb der Regierung stehenden Stelle, wie es auch das Reichsbahngesetz vorsieht, abhängig gemacht. Andererseits haben die Länder mit Staatsbahnbesitz in der Nachkriegszeit mit mehr oder weniger Erfolg versucht, sich von den Fesseln der Staats- und Finanzverwaltung zu befreien, um ihre Aufgaben für die Gesamtheit besser und wirtschaftlicher durchführen zu können. *Damit nähern sich, nicht zuletzt als Folge des Krieges, beide Systeme, das Staatsbahn- und das Privatbahnsystem, insofern einander, als jeder Staat, gleichgültig, welchem System er an sich den Vorzug gibt, die Verbindung von volkswirtschaftlichen Interessen und kaufmännischen Grundsätzen bei dem Betriebe seiner Eisenbahn fordert.*<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Näheres, insbesondere über die Entwicklungstendenzen in den einzelnen Ländern siehe bei *Sarter-Kittel*, S. 18.





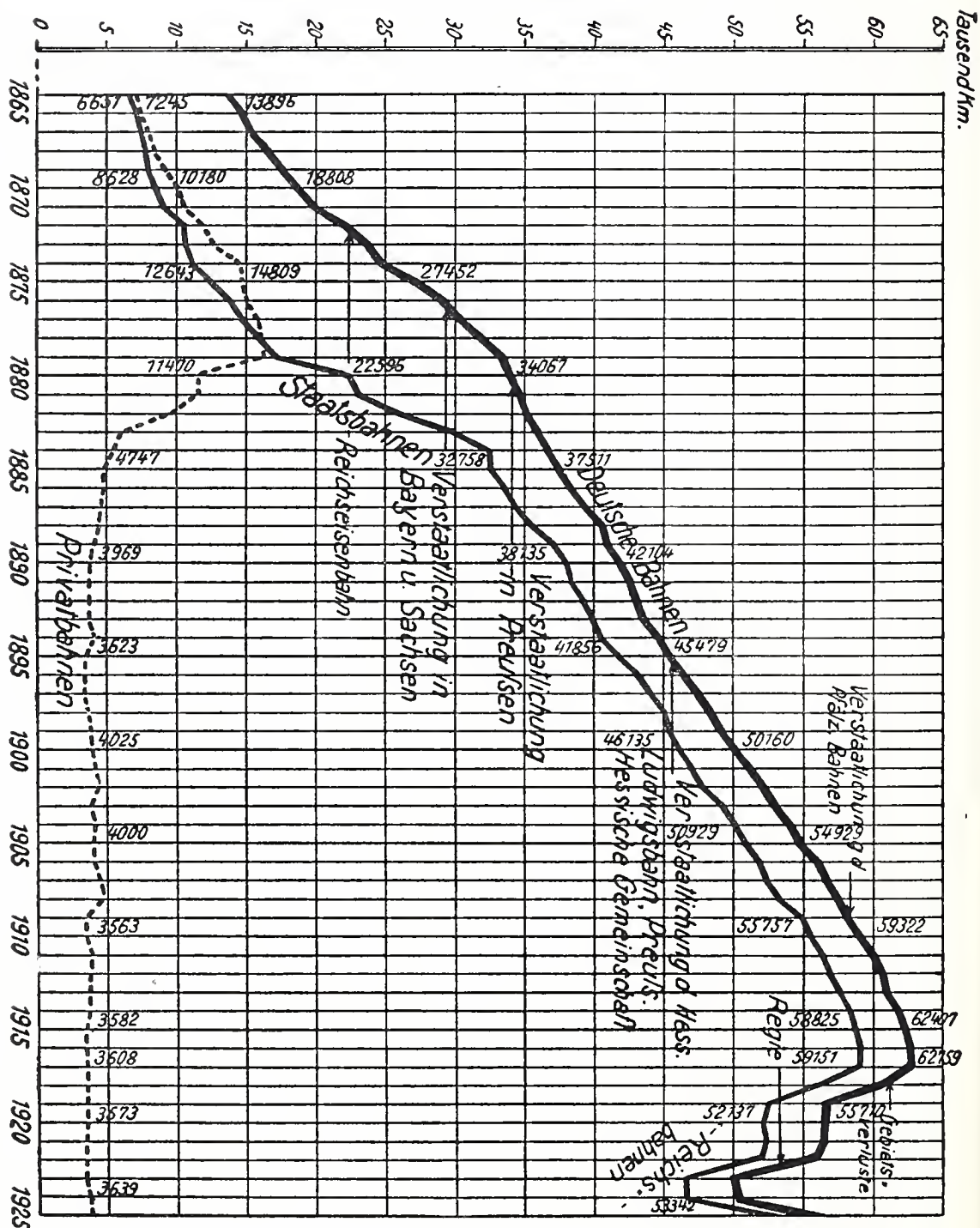
## Statistischer Teil

I. Graphische Übersicht der Entwicklung der deutschen Eisenbahnen .....	260
II. Die deutschen Eisenbahnen zu Beginn des Weltkrieges	261
III. Der deutsche Militäreisenbahnbetrieb in den besetzten Gebieten .....	266
IV. Verkehr und Betrieb der deutschen Eisenbahnen während des Krieges .....	275
V. Personalstatistik .....	282
VI. Fahrzeugstatistik .....	286
VII. Die finanziellen Ergebnisse .....	288
VIII. Die statistischen Angaben aus der Nachkriegszeit ...	291

---

# I. Längenentwicklung der vollspurigen Haupt- und Nebenbahnen Deutschlands

Betriebslängen am Jahresende





## II. Die deutschen Eisenbahnen zu Beginn des Weltkrieges<sup>1</sup>

- A. Die Eigentumslänge.
- B. Eisenbahnlängen im Verhältnis zur Grundfläche und Einwohnerzahl.
- C. Anlagekapital.
- D. Bestand und Beschaffungskosten der Fahrzeuge.
- E. Betriebs- und Verkehrsleistungen.
- F. Finanzielle Ergebnisse.
- G. Personen- und Güterverkehrseinnahmen.
- H. Personalzahlen.

<sup>1</sup> Den Angaben ist die Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands aus dem Rechnungsjahr 1913 (1. April 1913 bis 31. März 1914) zugrunde gelegt. Bei einzelnen Bahnen umfaßte das Rechnungsjahr einen anderen Zeitraum.

### A. Eigentumslänge der deutschen Eisenbahnen am 31. März 1914 (Staatsbahnen, Privatbahnen und Kleinbahnen)

	Gesamt	Vollspur	Schmalspur	Hauptbahnen	Nebenbahnen	einsgleisig	zweigsleisig	dreigsleisig	viergl. u. mehr
I. Staatsbahnen	58 933	57 858	1 075	34 730	23 128	33 472	23 922	68	396
1. Preuß.-hess. Staats-eisenbahnen .....	39 366	39 126	240	22 465	16 660	21 658	17 114	54	302
2. Bayer. Staatseisenb.	8 345	8 230	115	4 912	3 318	5 128	3 094	—	9
3. Sächs. Staatseisenb.	3 342	2 831	511	1 810	1 021	1 823	947	10	51
4. Württ. Staatseisenb.	2 099	1 998	101	1 597	401	1 409	588	—	—
5. Bad. Staatseisenb...	1 831	1 803	28	1 523	280	943	853	—	8
6. Großherz. Mecklbg. Friedr.-Franz-Eisenbahn .....	1 094	1 094	—	453	641	999	95	—	—
7. Oldenbg. Staatsb. ..	674	674	—	334	340	568	106	—	—
8. Reichseisenbahn in Elsaß-Lothringen ..	2 111	2 031	80	1 564	467	876	1 125	4	26
9. Mil. Eisenbahn ....	71	71	—	—	71	71	—	—	—
II. Privatbahnen.	4 689	3 546	1 143	198	3 348	3 444	100	1	—
I und II zusammen...	63 622	61 404	2 218	39 928	26 476	36 916	24 022	69	396
III. Nebenbahn-ähnliche Kleinb.	11 443	—	—	—	—	—	—	—	—
IV. Straßenbahnen .....	5 134	—	—	—	—	—	—	—	—
I, II, III, IV zus. ....	80 199	—	—	—	—	—	—	—	—

### B. Eisenbahnlängen im Vergleich zur Grundfläche (qkm) und Einwohnerzahl

- I. Auf 100 qkm Grundfläche entfielen 11,31 km Eisenbahneigentumslänge.  
 II. Auf je 10 000 Einwohner entfielen 9,13 km Eisenbahneigentumslänge.

### C. Anlagekapital der vollspurigen Eisenbahnen (in Mark)

	insgesamt Mill. M	auf 1 km M
I. Staatsbahnen .....	18 880	326 314
II. Privatbahnen .....	365	103 087
I und II zusammen	19 245	313 425

### D. Bestand und Beschaffungskosten der Fahrzeuge der vollspurigen Eisenbahnen

	Bestand:			Beschaffungskosten in Millionen M
	Staatsbahn	Privatbahn	zusammen	
I. Lokomotiven .....	28 821	699	29 520	1 686
II. Triebwagen.....	421	49	470	34
III. Personenwagen .....	63 587	1 599	65 186	997
IV. Gepäck- und Güterwagen .....	678 732	10 459	689 191	2 031

### E. Betriebs- und Verkehrsleistungen

- I. *Lokomotivkilometer*..... insgesamt 1 272 Millionen Lokkm,  
auf 1 Lokom. im Durchschnitt ..... 43 418 Lokkm.
- II. *Wagenachskilometer* ..... insgesamt 32 790 Millionen Achskm,  
davon
- |   |                 |                                   |
|---|-----------------|-----------------------------------|
| a) in Schnellzügen.....                 | 2 358 Millionen | } zusammen<br>11 546<br>Millionen |
| b) in Eilzügen.....                     | 954 „           |                                   |
| c) in Personenzügen.....                | 8 234 „         |                                   |
| d) in Güterzügen.....                   | 20 755 „        |                                   |
| e) in Arbeits- und sonstigen Zügen..... | 490 „           |                                   |
- III. *Zahl der beförderten Züge* ..... 18 356 952 Züge,  
auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge = 12 835 „
- IV. *Durchschnittliche Stärke der Züge*
- |                            |           |
|----------------------------|-----------|
| a) bei Schnellzügen .....  | 30 Achsen |
| b) bei Eilzügen .....      | 25 „      |
| c) bei Personenzügen ..... | 22 „      |
| d) bei Güterzügen .....    | 73 „      |
| e) bei allen Zügen .....   | 42 „      |

### V. Personenverkehr

- a) Gesamtzahl der beförderten Personen rd. 1,8 Milliarden,  
b) Durchschnittliche Beförderungslänge. rd. 22,92 km,  
c) Fahrten zu ermäßigten Preisen ..... rd. 900 Millionen  
= 50 vH der gesamten Fahrten (a).



## VI. Güterverkehr

- a) Beförderte Güter in Tonnen ..... rd. 677 Millionen,  
 b) Gütertonnenkilometer..... rd. 68 Milliarden,  
 c) Auf 1 km der Betriebslänge entfallen 1,1 Millionen Tonnenkilometer.  
 d) Durchschnittliche Beförderungslänge  
 aller Güter ..... 99,78 km.  
 e) Jede Güterwagenachse war durchschnittlich beladen  
 im Durchschnitt bei allen Fahrten mit 3,24 t,  
 im beladenen Zustande mit..... 4,56 t.

## F. Finanzielle Ergebnisse (in Millionen Mark)

	Betr. ein- nahmen	Betr. ausgaben	Betr. über- schuß	Betr. zahl	Verzin- sung des Anlage- kapitals
I. Staatsbahnen zusammen. davon	3 507	2 458	1 049	70,04	5,72
1. Preuß.-hess. Staatsbahnen.	2 557	1 770	770	69,21	6,41
2. Bayer. Staatseisenbahnen.	319	229	90	71,62	4,22
3. Sächs. „	207	155	52	74,10	4,60
4. Württemb. „	94	70	25	73,65	3,04
5. Badische „	123	86	37	70,00	4,09
6. Mecklenb. „	23	18	5	76,98	5,36
7. Oldenb. „	24	19	5	79,64	6,79
8. Reichseisenbahnen .....	158	112	47	70,20	5,47
9. Militäreisenbahn.....	0,5	1	0,5	195,10	—
II. Privatbahnen .....	56	39	17	69,38	4,74
III. Staatsbahnen und Privat- bahnen .....	3 563	2 497	1 066	70,03	5,70

**G. Personen- und Güterverkehrs-Einnahmen**

	Staats- bahnen Mill. Mk.	Privat- bahnen Mill. Mk.	Zusammen Mill. Mk.
<b>I. Personenverkehr</b>			
1. Einnahmen .....	997	20	1 017
2. in vH der Gesamteinnahmen .....	28,44	35,80	28,55
3. auf 1 km der Betriebslänge .....	17 831	5 812	17 127
<b>II. Güterverkehr</b>			
1. Einnahmen .....	2 255	31	2 286
2. in vH der Gesamteinnahmen .....	64,32	54,50	64,16
3. auf 1 km der Betriebslänge .....	39 416	8 672	37,620

**H. Personalzahlen**

	Anzahl der Beamten u. Arbeiter im Ganzen	auf 1 km der Betriebslänge
<b>I. Staatsbahnen</b>		
1) Preuß.-hess. Staatsbahnen .....	559 817	14,33
2) Bayrische „	66 930	8,37
3) Sächsische „	50 448	17,62
4) Württemberg. „	22 838	11,43
5) Badische „	28 457	15,81
6) Mecklenburg. „	6 574	6,01
7. Oldenburgische „	5 328	7,80
8. Reichseisenbahnen .....	33 929	16,73
9. Militäreisenbahn .....	113	1,60
Staatsbahnen zusammen	774 433	13,46
<b>II. Privatbahnen .....</b>	12 032	3,42
<b>III. Staats- u. Privatbahnen zusammen</b>	786 465	12,88

### III. Der deutsche Militäreisenbahnbetrieb in den besetzten Gebieten<sup>1</sup>

- A. Gesamtlängen (April bis Juni 1918).
- B. Entwicklung der Feldeisenbahnbehörden und Formationen von 1914 bis 1918.
- C. Organisation der Militär-Generaldirektionen und Militär-Eisenbahndirektionen (April 1918).
- D. Verteilung der Betriebslänge auf militärische und zivile Formationen (April 1918).
- E. Personalbestand (April 1918).
- F. Fuhrpark der Eisenbahnen des besetzten Gebiets (Juni 1918).
- G. Leistungen der Fahrzeuge (Kalenderjahr 1917).
- H. Verkehrseinnahmen (1917).
- J. Güterwagengestellung (1917).

<sup>1</sup> Entnommen den nur für den Dienstgebrauch herausgegebenen geschäftlichen Nachrichten des Militärbetriebs auf den einzelnen Kriegsschauplätzen. Die Übersichten wurden vierteljährlich aufgestellt. Sie sind zuletzt für das Kalenderjahr 1917 im Druck herausgegeben.

Den statistischen Übersichten sind die Angaben für das Jahr 1917 oder für das 2. Vierteljahr 1918 zugrunde gelegt, da zu dieser Zeit der Militäreisenbahnbetrieb seine größte Ausdehnung erreicht hatte.



**A. Gesamtlängen in km (April bis Juni 1918)**

1. Westen .....	9 174,6, davon 4 493,2 belgisch, 3 261,2 französisch
2. Osten.....	12 343,6
3. Südosten.....	4 057,5
	<u>25 575,7</u>

*Verteilung:***1. Vollspurbahnen**

a) viergleisig Westen.....	1,3
b) dreigleisig Osten.....	12,5
c) zweigleisig	
Westen.....	4 053,9
Osten .....	4 493,6 <sup>2</sup>
Südosten .....	<u>173,6</u>
	8 721,1
d) eingleisig	
Westen .....	3 382,2
Osten .....	5 328,4 <sup>3</sup>
Südosten .....	<u>3 579,7</u>
	12 290,3
	<u>21 025,2</u>

**2. Schmalspurbahnen <sup>4</sup>**

Westen.....	1 369,8
Osten.....	1 661,4
Südosten .....	<u>252,7</u>
	3 283,9
	24 309,1

3. Dazu verpachtete Strecken (Westen) .....	190,5
betriebsfähig, aber nicht benutzt .....	227,6
noch nicht wiederhergestellt.....	253,9
Neubaustrecken.....	<u>594,6</u>
	1 266,6
	<u>25 575,7</u>

<sup>2</sup> Davon 1356,3 km breitspurig } unter Aufsicht von Militär-Formationen durch<sup>3</sup> Davon 2080,1 km breitspurig } einheimisches Eisenbahnpersonal betrieben<sup>4</sup> Ausschließlich der rein militärischen Zwecken dienenden Bahnen.

### B. Entwicklung der Feldeisenbahnbehörden und Formationen von 1914 bis 1918<sup>5</sup>

	Z a h l	
	1914 etatsmäßig	1918
Chef des Feldeisenbahnwesens .....	1	1
Chef des Feldeisenbahnwesens Ost .....	1	—
Eisenbahntransportabteilung (Etra) .....	—	3
Kriegswirtschaftliche Abteilung des Feldeisenbahnchefs in Berlin .....	—	1
Eisenbahnzentralstelle in Kiew .....	—	1
Bevollmächtigte Generalstabsoffiziere bei Kommandobehörden u. in Wien, Sofia, Konstantinopel	—	14
Beauftragte Offiziere bei Armee-Oberkommandos und Etappeninspektionen .....	8	24
<i>Militäreisenbahnbehörden</i>		
Militärgeneraldirektionen (Brüssel, Warschau, Bukarest) .....	—	3
Militäreisenbahndirektionen und betriebsführende Linienkommandanturen .....	2	15
Linienkommandanturen der Heimat .....	26	29
<i>Betriebsformationen</i>		
Militäreisenbahnbetriebsabteilung .....	8	14
Eisenbahnbetriebskompagnien .....	21	122
Festungseisenbahnbetriebskompagnien .....	1	4
Marineeisenbahnbetriebskompagnien .....	—	1
Feldbahnbetriebsabteilung .....	—	44
Festungsfeldbahnbetriebsabteilung .....	—	3
Feldbahnbetriebskompagnien .....	—	28
Magazinarbeiterkompagnien .....	15	—
Mobile Bahnhofskommandanturen und Hafenkommandanturen .....	125	348
<i>Bauformationen</i>		
Generale .....	2	—
Regimentskommandeure zu besond. Verwendung	4	5
Stabsoffiziere                   "                   "	4	34
Hauptleute                   "                   "	—	34
Eisenbahnbaukompagnien .....	30	36
Reserveeisenbahnbaukompagnien .....	26	57
Festungseisenbahnbaukompagnien .....	11	15
Landwehreiseisenbahnbaukompagnien .....	7	17
Eisenbahnarbeiterbataillone .....	16	36
Armierungskompagnien .....	7	71

<sup>5</sup> Vgl. v. Velsen S. 292 ff. Die Zivilformationen sind nicht berücksichtigt.

### C. Organisation der Militärgeneraldirektionen und Militäreisenbahndirektionen (April 1918)

	Militär- Eisenbahn-		Feldbahn- Bau- u. Betr.- Kommand.	Milit.-Eis.- bahn-Werk- statt-Abt.	Betriebs- ämter		Maschin.- ämter		Werkst.- ämter	Verkehrs- ämter	Bau- ämter	Zusammen	
	Betr. abt.	Bau- abt.			Mil.	Zivil	Mil.	Zivil				Abt.	Äm- ter
<i>I. Westen.</i>													
M.E.D. 1 Lille . .	3	—	—	—	15	6	—	4	—	4	—	3	29
M.E.D. 2 Sedan .	2	8	—	—	6	7	—	4	—	3	—	10	20
M.E.D. 3 Hirson	1	—	—	—	8	6	—	3	—	2	—	1	19
Lin. Kdt. Brüssel	—	—	—	—	—	9	—	3	—	—	—	—	12
„ „ Lüttich	—	—	—	—	—	7	—	4	—	—	—	—	11
„ „ Luxemburg . . . . .	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1
Mil. Gen. Dir. .	—	2	—	3	—	—	—	—	5	8	1	5	14
zus. Westen . .	6	10	—	3	29	36	—	18	5	17	1	19	106
<i>II. Osten.</i>													
M.E.D. 4 Warschau . . . . .	—	—	—	1	—	9	—	5	—	—	—	1	14
M.E.D. 5 Wilna.	4	3	—	1	—	6	2	4	1	4	—	8	17
M.E.D. 6 Brest-Litowsk . . . . .	1	—	—	1	—	5	—	4	—	3	—	2	12
M.E.D. 8 Schaulen . . . . .	—	6	1	1	—	5	1	2	—	3	—	8	11
M.E.D. 11 Dorpat . . . . .	5	10	—	—	—	—	1	2	1	2	—	15	6
Mil. Gen. Dir. .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	4
zus. Osten . .	10	19	1	4	—	25	4	17	2	16	—	34	64
<i>III. Südosten.</i>													
M.E.D. 7 Nisch	2	2	—	1	15	—	4	—	2	2	—	5	23
M.E.D. 9 Bukarest . . . . .	—	—	—	1	13	—	3	—	—	—	—	1	16
M.E.D. 10 Crajowa . . . . .	—	1	—	1	8	—	2	—	—	—	—	2	10
Mebedo Konstanza . . . . .	—	—	—	1	4	—	1	—	—	—	—	1	5
Mil. Gen. Dir. .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	4
zus. Südosten	2	3	—	4	40	—	10	—	2	6	—	9	58
I, II, III insges.	18	32	1	11	69	61	14	35	9	39	1	62	228



### D. Verteilung der Betriebslänge auf militärische und zivile Formationen (April 1918)

	Betriebslänge	Betrieben durch	
		Zivilformationen	Militärformationen
<i>I. Westen.</i>			
M. E. D. 1 .....	2 596,3	1 363,4	1 232,9
M. E. D. 2 .....	1 322,6	1 051,1	271,5
M. E. D. 3 .....	1 590,7	959,0	631,7
Lin. Kdt. Brüssel.....	1 676,6	1 676,6	—
„ „ Lüttich .....	1 448,3	1 448,3	—
„ „ Luxemburg.....	172,7	172,7	—
<i>II. Osten.</i>			
	8 807,2	6 671,1	2 136,1
M. E. D. 4 Warschau .....	2 390,1	2 390,1	—
M. E. D. 5 Wilna .....	3 294,8	3 294,8	—
M. E. D. 6 Brest-Litowsk .....	1 924,7	1 860,0	64,7
M. E. D. 8 Schaulen .....	2 263,2	1 463,4	799,8
M. E. D. 11 Dorpat .....	1 623,1	1 623,1	—
<i>III. Südosten.</i>			
	11 495,9	10 631,4	864,5
M. E. D. 7 Nisch .....	1 312,5	—	1 312,5
M. E. D. 9 Bukarest .....	1 348,5	—	1 348,5
M. E. D. 10 Crajowa.....	1 034,7	—	1 034,7
Mebedo Konstanza .....	310,3	—	310,3
	4 006,0	—	4 006,0
Sa. I:	8 807,2	6 671,1	2 136,1
Sa. II:	11 495,9	10 631,4	864,5
Sa. III:	4 006,0	—	4 006,0
Insgesamt:	24 309,1	17 302,5	7 006,6

### E. Personalstand (April 1918)

#### 1. Gesamtstärke

	Insgesamt	Militärpersonal	deutsches Ziv.-Perso.	fremdl. Personal	Gefangene
I. Westen .....	219 984	57 864	46 646	91 348	24 126
II. Osten .....	158 115	25 344	20 304	102 653	9 814
III. Südosten .....	63 030	24 651	1 665	25 566	11 148
Zusammen:	441 129	107 859	68 615	219 567	45 088
rund:	100 vH	<div style="text-align: center;">           176 474            25 vH      15 vH            —————            40 vH         </div>		50 vH	10 vH

*2. Unterteilung des Zivilpersonals*

	höhere Beamte	mittlere Beamte	untere Beamte	Hilfsb. u. Arbeiter	Zusammen
I. Westen .....	184	5 877	13 643	26 942	46 646
II. Osten .....	132	3 042	8 303	8 474	20 304
III. Südosten .....	30	266	618	749	1 665
Zusammen :	346	9 185	22 564	36 165	68 615

*3. Verteilung des Personals nach dem Verwendungszweck*

	Eisenbahn- Betr. Pers.	Bauabtlgs.- pp. Person.	Sonstiges	Zusammen
I. Westen .....	145 523	57 779	16 682	219 984
II. Osten .....	131 417	25 673	1 025	158 115
III. Südosten .....	41 062	20 533	1 435	63 030
Zusammen :	318 002	103 985	19 142	441 129

*4. Auf 1 km Betriebslänge entfallen:*

I. Westen .....	16,53 Köpfe
II. Osten .....	11,43 Köpfe
III. Südosten .....	10,50 Köpfe

**F. Fuhrpark der Eisenbahnen des besetzten Gebietes***1. Lokomotiven und Triebwagen (30. Juni 1918)*

	Deutsche Leihloks	Loks der Heeresverw.	Beuteloks	Zusammen
I. Westen .....	2 293	131	2 513	4 937
II. Osten .....	1 719	51	914	2 684
III. Südosten .....	830 <sup>6</sup>	38	248	1 116
Zusammen :	4 842	220	3 675	8 737
	55 vH	2,5 vH	42 vH	100 vH
	zusammen 58 vH			

<sup>6</sup> darunter 15 Loks aus der Moldau.

## 2. Wagen

(Gezählt am 7. April 1918 im Westen und Südosten,  
am 7. Juli 1918 im Osten)

	deutsche	erbeutete	verbündete u. deutsche	Zusammen
<i>1. Personenwagen</i>				
I. Westen .....	4 487	4 651	14	9 152
II. Osten .....	2 138	1 000	97	3 235
III. Südosten .....	1 000	84	153	1 237
Zusammen:	7 625 56 vH	5 735 42 vH	264 2 vH	13 624 100vH
<i>2. Gepäckwagen</i>				
I. Westen .....	563	1 995	1	2 559
II. Osten .....	570	339	16	925
III. Südosten .....	70	103	124	297
Zusammen:	1 203	2 437	141	3 781
<i>3. Güterwagen, offene</i>				
I. Westen .....	51 578	12 899	290	64 767
II. Osten .....	11 787	4 334	351	16 472
III. Südosten .....	5 899	1 073	1 973	8 945
Zusammen:	69 264 77 vH	18 306 20 vH	2 614 3 vH	90 184 100vH
<i>4. Güterwagen, gedeckte</i>				
I. Westen .....	38 968	5 473	589	45 030
II. Osten .....	9 529	10 100	1 132	20 761
III. Südosten .....	2 233	680	3 505	6 418
Zusammen:	50 730 70 vH	16 253 23 vH	5 226 7 vH	72 209 100vH
<i>5. Wagen insgesamt (einschl. Bahndienstwagen)</i>				
I. Westen .....	95 940	26 459	897	123 296
II. Osten .....	24 266	16 049	1 598	41 913
III. Südosten .....	9 259	2 097	5 775	17 131
Zusammen:	129 465 70 vH	44 605 25 vH	8 270 5 vH	182 340 100vH



**G. Betriebsleistungen (Kalenderjahr 1917)<sup>7</sup>****1. Lokomotivkilometer (insgesamt)**

I. Westen.....	162 Millionen	
II. Osten .....	82	„
III. Südosten .....	34	„
zusammen:	278 Millionen	= rund 25 vH der im Haushaltsjahr 1917 auf den deutschen Staats- und Privatbahnen geleisteten Lokomotivkilometer (1 111 Mill.)

**2. Wagenachskilometer**

I. Westen.....	3 174 Millionen	
II. Osten .....	2 178	„
III. Südosten .....	911	„
zusammen:	6 263 Millionen	= rund 20 vH der im Haushaltsjahr 1917 auf den deutschen Staats- und Privatbahnen geleisteten Lokomotivachskilometer (31 290 Mill.)

**3. Von den Wagenachskilometer (Ziff. 2) entfallen auf Militärtransportzüge (einschl. Leerzüge)**

I. Westen.....	1 496 Millionen	
II. Osten .....	673	„
III. Südosten .....	429	„
zusammen:	2 598 Millionen	= rund 40 vH der gesamten Wagenachskilometer (Ziffer 2).

**4. Zugkilometer**

I. Westen.....	52 Millionen	
II. Osten .....	38	„
III. Südosten .....	16	„
zusammen:	106 Millionen	= rund 18 vH der im Haushaltsjahr 1917 auf den deutschen Staats- und Privatbahnen geleisteten Zugkilometer (601 Mill.)

<sup>7</sup> Für den Westen sind die Leistungen auf Schmalspurbahnen nicht enthalten, da Aufschreibungen fehlen.

## 5. Stärke der Züge

	Militär- transport züge	Personen- züge	Güter- züge	Sämtliche Züge
I. Westen.....	78,2	32	70,2	61,5
II. Osten .....	80,2	35,3	63,5	57,0
III. Südosten .....	71,1	39,3	57,1	58,0
IV. Heimatliche Eisenbahnen.....	— <sup>8</sup>	32	74	52

## H. Verkehrseinnahmen (nur öffentlicher Verkehr) im Jahre 1917

	Personen- verkehr	Güter- verkehr	Zusammen
I. Westen.....	27 300 979	59 681 357	86 982 336
II. Osten .....	34 052 262	40 847 961	74 900 223
III. Südosten .....	5 893 152	18 117 415	24 010 567
Zusammen :	67 246 393	118 646 733	185 893 126

**J. Güterwagengestellung<sup>9</sup>**  
(ausschließlich Truppentransporte) im Jahre 1917

	Gestellt für öffentlichen Verkehr	Gestellt für militärische Zwecke	Gestellt zusammen	Ausfall
I. Westen.....	1 069 969	3 118 916	4 188 885	392 079
II. Osten .....	535 463	807 054	1 342 517	157 016
III. Südosten .....	63 327	538 964	602 291	92 134
zusammen :	1 668 759	4 464 934	6 133 693	641 229 = 10,5 vH

Im Haushaltsjahr 1917 wurden im Bereich des deutschen Staatsbahnwagenverbandes 47,7 Millionen Wagen gestellt.

<sup>8</sup> Die Militärtransportzüge wurden in der Heimat nicht besonders statistisch erfaßt. Sie sind in den Personen- und Güterzügen enthalten.

<sup>9</sup> Offene und gedeckte Wagen zusammen.

## IV. Der Verkehr und Betrieb der deutschen Eisenbahnen während des Krieges

- A. Verkehr der deutschen Eisenbahnen und Binnenwasserstraßen während des Krieges.
- B. Verkehr der deutschen Seehäfen mit Eisenbahnen und Binnenwasserstraßen.
- C. Güterbewegung auf den deutschen Eisenbahnen.
- D. Ernteergebnisse.
- E. Wagengestellung.
- F. Die Entwicklung der Beförderungslängen.
- G. Die Verzögerung des Wagenumlaufs.
- H. Verkehrsentwicklung auf dem Rhein zwischen den Ruhrhäfen und den oberrheinischen Umschlagplätzen.
- J. Betriebsleistungen:
  - 1. Lokomotivkilometer,
  - 2. Zugkilometer,
  - 3. Wagenachskilometer,
  - 4. Stärke der Züge.



# A. Verkehr der deutschen Eisenbahnen und Binnenwasserstraßen während des Krieges<sup>10</sup>

## 1. Gesamtverkehr (in Millionen Tonnen)

Jahr	Eisenbahnen und Binnenwasserstraßen		Eisenbahnen		Wasserstraßen	
	Millionen Tonnen	vH von 1913	Millionen Tonnen	vH des Gesamtverkehrs	Millionen Tonnen	vH des Gesamtverkehrs
1913	601	100	501	83	100	17
1914	486	81	411	84	75	16
1915	418	70	368	88	40	12
1916	462	77	416	90	46	10
1917	448	75	408	90	40	10
1918	430	72	387	90	43	10

## 2. Der Verkehr einiger besonders wichtiger Massengüter (in Millionen Tonnen)<sup>11</sup>

Jahr	Steinkohlen und Koks					Braunkohlen					Erze				
	Gesamtverkehr	Eisenbahnen	Wasserstraßen			Gesamtverkehr	Eisenbahnen	Wasserstraßen			Gesamtverkehr	Eisenbahnen	Wasserstraßen		
		vH	vH				vH	vH				vH	vH		
1913	190	161	85	30	15	40	38	95	2	5	39	25	64	14	36
1914	154	130	87	24	13	38	36	95	2	5	28	19	67	10	33
1915	129	112	90	17	10	38	36	95	2	5	27	24	90	4	10
1916	149	129	87	20	13	39	37	95	2	5	29	25	86	4	14
1917	145	127	85	18	15	39	38	97	2	3	30	25	83	4	17
1918	148	127	85	21	15	41	38	93	3	7	23	19	80	4	20

Jahr	Düngemittel					Eisen					Holz				
	Gesamtverkehr	Eisenbahnen	Wasserstraßen			Gesamtverkehr	Eisenbahnen	Wasserstraßen			Gesamtverkehr	Eisenbahnen	Wasserstraßen		
		vH	vH				vH	vH				vH	vH		
1913	19	16	84	3	16	43	40	94	3	6	29	23	79	6	21
1914	16	14	88	2	12	33	31	94	2	6	23	19	80	4	20
1915	12	11	92	0,4	8	33	31	94	2	6	18	16	89	2	11
1916	12	11,8	98	0,2	2	40	39,2	98	0,8	2	22	20	88	2	12
1917	12	11,6	97	0,4	3	41	40,5	99	0,5	1	26	24	91	2	9
1918	13	12,4	95	0,6	5	38	37	98	0,6	2	26	24	91	2	9

<sup>10</sup> Die Zahlen sind für den Eisenbahnverkehr aus der Güterverkehrsstatistik, für die Binnenwasserstraßen aus der Statistik des Verkehrs der deutschen Binnenwasserstraßen entnommen.

<sup>11</sup> Die Zahlen sind stark abgerundet.

### B. Verkehr der deutschen Seehäfen mit Eisenbahnen und Binnenwasserstraßen (in Millionen Tonnen)

Jahr	Gesamt- menge	Eisenbahnen		Binnenwasserstraßen	
			vH der Gesamtmenge		vH der Gesamtmenge
1913	61	32	51	29	49
1914	51	28	55	23	45
1915	41	30	73	11	27
1916	44	33	75	11	25
1917	38	30	79	8	21
1918	38	27	70	11	30

### C. Güterbewegung auf den deutschen Eisenbahnen (in Millionen Tonnen in runden Zahlen)

	1912	1913	1914		1915		1916		1917		1918	
				vH von 1913		vH von 1913		vH von 1913		vH von 1913		vH von 1913
Gesamte Güterbe- wegung auf den deut- schen Eisenbahnen .	474	501	411	82	368	74	416	83	408	82	387	77
Steinkohlen, Koks u. Briketts .....	152	161	130	80	112	70	129	80	127	79	127	79
Braunkohlen(einschl. Briketts und Koks) .	37	38	36	90	36	90	37	91	38	100	38	100
Erze .....	22	25	19	76	24	96	25	100	25	100	19	76
Erden, Steine und Steinwaren .....	80	90	69	76	47	52	53	59	45	50	37	41
Holz .....	22	23	19	83	16	70	20	87	24	104	14	104
Getreide .....	16	16	15	94	12	75	14	87	11	68	8	50
Mühlenerzeugnisse .	8	8	7	87	4	50	6	75	5	62	5	62
Düngemittel .....	15	16	13	80	11	68	12	75	12	75	13	80

**D. Ernteergebnisse (in Millionen Tonnen)**

	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918
Getreide zusammen.....	27,4	29,6	26,0	21,1	21,5	14,7	15,8
Roggen .....	11,5	12,1	10,4	9,1	8,9	7,0	6,7
Weizen .....	4,1	4,4	3,8	3,7	3,0	2,2	2,3
Hafer .....	8,4	9,5	8,9	6,0	6,9	3,6	4,7
Gerste .....	3,4	3,6	3,1	2,4	2,7	1,8	2,1
Kartoffeln.....	49,0	52,6	44,7	52,9	24,7	34,5	29,5

**E. Wagengestellung im Bereiche des deutschen Staatsbahnwagenverbandes (einschl. Arbeitswagen) (in Millionen)**

1913	1914	1915	1916	1917	1918
66,3	52,9	51,8	51,4	49,5	42,0

**F. Die Entwicklung der Beförderungslängen**

Die durchschnittliche Beförderungslänge einer beladenen Güterachse betrug  
(in Kilometer)

1913	1914	1915	1916	1917	1918
119	133	163	164	168	172

**G. Die Verzögerung des Wagenumlaufs <sup>12</sup>**

Zur Veranschaulichung des verzögerten Wagenumlaufs diene  
folgende Übersicht über den Wagenumlauf in Tagen:

Jahr	Jan.	Febr.	März	Apr.	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
------	------	-------	------	------	-----	------	------	------	-------	------	------	------

*Gedekte Wagen*

1913	3,16	2,87	3,00	2,92	3,23	3,20	2,09	3,04	2,74	2,76	2,96	3,18
1916	4,65	4,28	4,22	4,93	4,57	5,02	4,68	4,41	4,17	4,45	4,86	5,36
1917	5,57	5,52	4,97	5,58	5,21	5,15	5,27	4,82	5,05	5,47	5,46	—

*Offene Wagen*

1913	3,44	3,23	3,46	3,13	3,34	3,11	3,05	3,21	3,29	3,03	3,26	3,65
1916	4,87	4,00	4,56	4,99	4,33	4,76	4,56	4,43	4,32	4,80	4,71	4,94
1917	5,39	5,76	4,89	4,75	4,38	4,24	4,44	4,47	4,77	5,01	5,07	—

<sup>12</sup> Vgl. die deutschen Eisenbahnen 1910—1920, Seite 166



## H. Verkehrsentwicklung auf dem Rhein zwischen den Ruhrhäfen aus den oberrheinischen Umschlagplätzen<sup>13</sup>

	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919
Abfuhr aus den Häfen Duisburg und Ruhrort zu Berg in 1000 Tonnen .....	6205	6328	7050	8186	6498	5316	4379	4842	7576	3659
Eingang <sup>14</sup> in 1000 Tonnen in den Umschlaghäfen Gustavsburg .....	701	748	821	811	680	662	699	990	1238	833
Rheinau .....	901	902	801	1178	1009	884	727	682	1094	758
Mannheim .....	1483	1484	1490	1672	1445	1286	997	1034	1429	41
Karlsruhe .....	332	377	483	561	467	370	366	233	518	1185
Kehl .....	105	59	120	169	181	151	321	292	694	1038
Ludwigshafen ....	1678	1755	1897	2000	1552	1044	1298	1501	1670	335

## J. Betriebsleistungen<sup>15</sup>

### 1. Lokomotivkilometer (insgesamt) in Millionen

1913	1914	1915	1916	1917	1918
1276	1123	1141	1138	1111	974
Militärbetrieb <sup>15</sup> .....					278
Heimat und Militärbetrieb .....					1389

Verhältnis von 1913 (= 100) zu 1917 :

a) Heimat = 100 : 87, das heißt Abnahme von 13 vH.

b) Gesamtbetrieb (1913 Heimat, 1917 Heimat und Militärbetrieb)  
= 100 : 108 = Zunahme von 8 vH.

<sup>13</sup> Vgl. die deutschen Eisenbahnen 1910—1920, Seite 164—165.

<sup>14</sup> Eingang: Zufuhr zu Berg und zu Tal.

<sup>15</sup> Die Betriebszahlen ergeben insofern ein falsches Bild, als die zahlreichen Militärgüter, die in Militärzügen befördert wurden, mit ihren Zug- und Wagenachskilometerleistungen in den Personenzügen enthalten sind. Die Zahlen sind also für den Personenverkehr niedriger, für den Güterverkehr höher als die angegebenen.

## 2. Zugkilometer (in Millionen)

	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1917 <sup>16</sup> Militär- Betrieb	1917 Heimat u. Mil. Betrieb
	Heimat							
Schnellzüge .....	79	52	51	57	49	32	—	—
Eilzüge .....	38	24	18	17	8	2	—	—
Personenzüge.....	371	339	316	299	264	234	—	—
Güterzüge .....	283	225	262	266	274	230	—	—
Arbeitszüge pp.....	11	7	6	6	5	4	—	—
Zusammen:	782	647	653	645	600	502	106	707
Leistungen vH von 1913								
a) Personenverkehr	100	85	79	7	66	55	—	—
b) Güterverkehr...	100	79	91	92	95	79	—	—

Verhältnis von 1913 zu 1917:

a) Heimat allein = 100 : 77, das heißt Abnahme von 23 vH.

b) Heimat (1913) im Verhältnis zum Gesamtbetrieb (Heimat und Militärbetrieb) 1917 = 100 : 91, das heißt Abnahme von 9 vH.

## 3. Wagenachskilometer (in Milliarden)

	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1917 <sup>17</sup> Militär- Betrieb	1917 Heimat u. Mil. Betrieb
	Heimat							
Schnellzüge .....	2,4	1,6	1,9	2,3	2,0	1,2	—	—
Eilzüge .....	1,0	0,6	0,5	0,6	0,3	0,05	—	—
Personenzüge.....	8,2	10,1	9,4	8,8	8,6	8,2	—	—
Güterzüge .....	20,8	16,4	20,2	20,4	20,3	16,9	—	—
Arbeitszüge .....	0,5	0,3	0,2	0,2	0,1	0,1	—	—
Zusammen:	32,9	29,0	32,2	32,3	31,3	26,4	6,3	39,1
Leistungen vH von 1913								
a) Personenverkehr.	100	107	103	101	95	81	—	—
b) Güterverkehr...	100	79	97	97	96	87	—	—

Verhältnis von 1913 zu 1917:

a) Heimat allein = 100 : 95, das heißt Abnahme von 5 vH.

b) Heimat (1913) im Verhältnis zum Gesamtbetrieb (Heimat und Militärbetrieb) 1917 = 100 : 119, das heißt Zunahme von 19 vH.

<sup>16</sup> Vgl. Seite 273.

<sup>17</sup> Vgl. Seite 273.

*4. Stärke der Züge*

	1913	1914	1915	1916	1917	1918
a) Heimat:						
Schnellzüge .....	30	32	37	40	41	39
Eilzüge.....	25	25	29	33	36	29
Personenzüge .....	22	30	30	30	32	35
Güterzüge.....	73	73	77	76	74	73
Alle Züge:	42	45	49	50	52	53
b) Militärbetrieb:	—	—	—	—	59	—

## V. Personalstatistik

- A. Anzahl der Beamten und Arbeiter.
- B. Tatsächlich zur Verfügung stehende Kräfte.
- C. Verbrauch von Personal auf 1 Betriebskilometer.
- D. Entwicklung der persönlichen Ausgaben von 1913 bis 1918.
- E. Zahl der Bahnunterhaltungsarbeiter.
- F. Zahl der Werkstättenarbeiter.



### A. Anzahl der Beamten und Arbeiter bei den deutschen Eisenbahnen,<sup>18</sup> einschl. der zum Heeresdienst abgeordneten Beamten

	1913	1914	1915	1916	1917	1918
1. Alle Bahnen zusammen	786 466	764 028	735 253	759 589	820 462	925 572
2. Alle Staatsbahnen zus. .	774 433	752 661	724 613	748 818	809 364	913 396
3. Reichseisenbahnen ....	33 929	32 536	31 617	34 209	40 588	— <sup>19</sup>
4. Preuß.-Hessische Staatsbahnen .....	559 817	543 515	534 649	548 872	597 097	728 799
5. Bayerische Staatsbahnen	66 930	64 055	56 955	58 461	59 572	65 411
6. Sächsische Staatsbahnen	50 448	50 040	45 357	46 254	49 962	51 649
7. Württemberg. Staatsbahnen .....	22 838	21 860	20 268	20 548	20 922	22 983
8. Badische Staatsbahnen .	28 457	28 564	27 314	27 577	28 409	30 508
9. Mecklenburg. Staatsbahnen.....	6 574	6 800	6 638	7 487	7 212	8 009
10. Oldenb. Staatsbahnen ..	5 328	5 293	5 235	5 326	5 564	5 923

### B. Die tatsächlich den Staatsbahnen zur Verfügung stehenden Kräfte

Jahr	Zahl der vorhandenen Bediensteten einschließlich der abgegebenen Beamten <sup>20</sup>	Für Heereszwecke abgegebene Beamte, die in Spalte 1 enthalten sind	Zur Verfügung stehendes Personal	
				vH der Zahl von 1913
1	2	3	4	5
1913	774 433	—	774 433	100
1914	752 661	52 000	700 661	90,4
1915	724 613	67 500	657 113	85
1916	748 818	80 000	668 818	86
1917	809 364	100 000	709 364	91
1918	913 396	97 500	815 896	105

<sup>18</sup> In diesen Zahlen sind auch die mit vollem Zivildiensteinkommen im Feld stehenden Beamten und Hilfsbeamten enthalten.

<sup>19</sup> Die Reichseisenbahnen sind für 1918 in der Reichsstatistik nicht mehr enthalten.

<sup>20</sup> Die Zahlen entstammen der Reichsstatistik und entsprechen denen der Übersicht A.

### C. Verbrauch von Personal bei den Staatsbahnen auf 1 km Betriebslänge

Jahr	Betriebslänge in km	Personalkopf- zahl <sup>22</sup>	Zahl der Be- diensteten auf 1 km Betriebslänge	Zahlen der Reichs- statistik
1913	57 564	774 433	13,46	13,46
1915	58 673	657 113	11,20	12,35
1916	58 990	668 818	11,34	12,70
1917	59 102	709 364	12,00	13,70
1918 <sup>21</sup>	—	—	—	—

### D. Entwicklung der persönlichen Ausgaben. 1913–1918

	1913	1914	1915	1916	1917	1918
I. Von den Gesamtausgaben entfallen auf die persönlichen Kosten vH:						
a) in Preußen-Hessen .....	60,46	61,47	61,68	59,88	63,60	68,37
b) in Württemberg .....	59,93	61,98	62,92	59,08	64,45	69,05
c) in Baden.....	59,10	62,19	62,22	59,59	52,59	46,51
II. Auf 1 Kopf des Personals entfallen in Mark:						
a) in Preußen-Hessen .....	1911	2051	2109	2361	3116	4483
b) in Bayern.....	1859	1909	1996	2122	2552	4145
c) in Sachsen .....	1796	1816	1947	1935	2130	2830
d) in Württemberg.....	1826	1861	1900	1991	2837	4962
e) in Baden .....	1788	1868	1904	1976	2252	2801

<sup>21</sup> Die Angaben fehlen, da das Bild infolge des Wegfalls der Reichseisenbahnen unvollständig sein würde.

<sup>22</sup> Aus den Zahlen bei B entnommen.

**E. Zahl der Bahnunterhaltungsarbeiter**

	1913	1914	1915	1916	1917
Preußen-Hessen .....	89 101	77 076	75 211	69 335	68 095
Bayern.....	10 047	8 530	5 348	6 170	5 988
Sachsen .....	7 842	8 055	5 260	5 626	5 800
Württemberg <sup>23</sup> .....	3 586	3 295	3 214	3 172	2 174
Baden .....	3 586	3 295	3 214	3 172	2 754
Mecklenburg .....	1 725	1 726	1 582	1 679	1 483
Oldenburg .....	911	843	784	770	799
Zusammen:	116 798	102 820	94 613	89 924	87 093

**F. Zahl der Werkstättenarbeiter**

Preußen-Hessen .....	79 590	74 882	72 777	82 843	110 238
Bayern.....	7 648	7 475	6 575	6 529	6 912
Sachsen .....	5 526	5 447	4 372	4 136	4 403
Württemberg <sup>23</sup> .....	3 734	3 715	3 142	3 269	3 817
Baden .....	3 734	3 715	3 142	3 269	3 817
Mecklenburg .....	1 203	1 264	1 132	1 145	1 164
Oldenburg .....	498	481	337	379	392
Zusammen:	101 933	96 979	91 477	101 570	130 743

<sup>23</sup> Die Zahlen fehlen. Es sind, um ein ungefähr richtiges Bild zu erhalten, die badischen Zahlen eingesetzt.

## VI. Fahrzeugstatistik

- A. Fahrzeugbestand der deutschen Eisenbahnen.
- B. Abgabe von Lokomotiven an den Feldeisenbahnchef.
- C. Zahl der betriebsfähigen Fahrzeuge im Jahre 1918.



**A. Fahrzeugbestand der deutschen Eisenbahnen**

	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919
<i>I. Bestand :</i>							
Lokomotiven und Triebwagen ....	27 214	28 362	29 445	31 038	32 573	34 208	29 945
Personenwagen ...	59 681	62 749	65 029	67 180	69 490	71 388	60 958
Gepäck- u. Güterwagen .....	617 748	656 538	638 131	711 507	743 029	778 962	597 978
<i>II. Zugang :</i>							
Lokomotiven .....	1 725	1 464	1 846	1 772	1 855	2 047	1 847
Personenwagen ...	3 887	2 711	2 460	2 513	2 181	2 010	2 282
Gepäck- u. Güterwagen .....	8 061	5 551	4 063	3 693	3 785	4 223	3 993
<i>III. Abgang :</i>							
Lokomotiven .....	577	381	253	237	220	167	203
Personenwagen ...	820	431	309	203	283	240	222
Gepäck- u. Güterwagen .....	8 061	5 551	4 063	3 693	3 785	4 223	3 993

**B. Abgabe von Lokomotiven an den Feldeisenbahnchef**

	Bestand an C-Lok am 31. März 1914	Abgabe an Feldeisenbahnchef					
		bis 31. März 1916		bis 28. Februar 1917		bis 31. Dezbr. 1917	
		Zahl	vH des Bestands	Zahl	vH des Bestands	Zahl	vH des Bestands
1. Alle deutschen Bahnen .....	13 211	4 301	32,56	50 313	38,08	5 215	39,47
2. Reichsbahnen ..	807	118	14,62	117	14,50	116	14,37
3. Preußen .....	9 842	3 662	37,21	4 235	43,03	4 410	44,81
4. Bayern .....	1 023	190	18,57	245	23,95	245	23,95
5. Sachsen .....	576	163	28,30	199	34,55	204	35,42
6. Württemberg ...	312	80	25,64	100	32,05	102	32,69
7. Baden .....	587	80	13,63	119	20,27	122	20,78
8. Mecklenburg ...	32	—	—	2	6,25	2	6,25
9. Oldenburg .....	32	8	25	14	43,73	14	43,75

**C. Zahl der betriebsfähigen Fahrzeuge 1918**

Die Statistik ist abgedruckt auf S. 163 und S. 165.

## VII. Die finanziellen Ergebnisse

- A. Betriebseinnahmen, Betriebsausgaben und Betriebsüberschuß.
- B. Die Entwicklung der Verkehrseinnahmen.
- C. Preissteigerungen der wichtigsten Betriebs- und Baustoffe.

**A. Betriebseinnahmen, Betriebsausgaben und Betriebsüberschuß  
der deutschen Eisenbahnen (Staats- und Privatbahnen)  
in Tausend Mark**

	1913	1914	1915	1916	1917	1917 gegen 1913 vH
I. Gesamte Betriebseinnahmen ....	3 563	3 140	3 441	4 012	4 691	32
davon entfallen auf						
a) Personen- und Gepäckverkehr	1 017	837	790	1 064	1 458	43
b) Güterverkehr .....	2 286	2 042	2 304	2 521	2 762	21
II. Gesamte Betriebsausgaben .....	2 497	2 520	2 485	2 893	3 891	56
davon entfallen auf						
a) persönliche Ausgaben .....	1 237	1 298	1 284	1 369	1 671	35
b) sächliche Ausgaben .....	1 260	1 222	1 200	1 525	2 220	79
III. Betriebszahl .....	70,03	80,18	72,17	72,07	82,92	18
IV. Betriebsüberschuß .....	1 066	620	956	1 119	800	25

**B. Die Entwicklung der Verkehrseinnahmen**

	1913	1914	1915	1916	1917
<i>I. Personen- und Gepäckverkehr</i>					
a) Einnahmen .....	1017	837	790	1064	1458
b) vH der gesamten Einnahmen .....	28,55	26,66	22,95	26,52	31,07
c) von den Einnahmen a) entfallen auf Zivilverk...	957	736	651	751	992
d) auf Militärverkehr .....	18	70	113	282	428
<i>II. Güterverkehr</i>					
a) Einnahmen .....	2286	2042	2304	2521	2762
b) vH der gesamten Einnahmen .....	64,16	65,02	66,95	62,85	58,87
c) von den Einnahmen a) entfallen auf Eil- und Ex- preßgut .....	92	94	96	92	111
d) auf Frachtgut .....	2040	1681	1802	1862	1970
e) auf Militärgut .....	11	141	274	443	527

### C. Preissteigerungen der wichtigsten Betriebs- und Baustoffe (1913 und 1918) <sup>24</sup>

Stoffart	Durchschnittspreis <sup>25</sup> in Mark		Steigung vH 1918 gegen 1913
	1913	1918	
Kohlen, Koks, Briketts (pro t)	12,66	31,55	148
Petroleum (kg) .....	18,41	33,00	79
Mineralschmieröl (kg) .....	17,05	63,59	273
Putzbaumwolle (kg) .....	50,76	100,65	98
Schienen (t) .....	117,00	298,00	163
Eisenschwellen u. Weichen (t)	112,00	276,00	146
Kleineisen (t) .....	175,00	460,00	163
Holzschwellen (Stück) .....	4,70	8,55	163
Bettungskies (cbm) .....	2,28	4,49	82
Steinschlag (cbm) .....	3,92	11,42	194

<sup>24</sup> Vgl. Die deutschen Eisenbahnen 1910—1920, Seite 364 ff.

<sup>25</sup> Es sind überall die von den preußisch-hessischen Staatsbahnen gezahlten Preise eingesetzt. Die von den übrigen Verwaltungen gezahlten Preise waren meist etwas höher.



## VIII. Die statistischen Angaben aus der Nachkriegszeit

- A. Abtretung von Eisenbahnstrecken auf Grund des Vertrages von Versailles.
- B. Vergleichszahlen der Jahre 1913 und 1925.

### A. Abtretung von Eisenbahnstrecken auf Grund des Vertrages von Versailles

No.	Was wird abgetreten ?	An wen wird abgetreten ?	Länge der abzutretenden Strecken in km
1	Reichseisenbahnen in Els. Lothr. Pfalzbahnen in Elsaß Lothringen	Frankreich	1 970
2	Wilhelm-Luxemburg-Eisenb. . .	„	11
3	Saarbahnen . . . . .	„	196
	a) Preußische Strecken . . . . .	Völkerbund	
	b) Pfälzische Strecken . . . . .	„	305
	c) Elsaß-Lothringische Strecken	„	82
4	Strecken in Eupen und Malmedy	„	45
5	Nordschleswigsche Strecken ..	Belgien	154
6	Danzig . . . . .	Dänemark	254
7	Memel . . . . .	Polen	145
8	Strecken in Ostpreußen, Posen, Schlesien . . . . .	Litauen	137
9	Oberschlesien (Abstimmungs- gebiet) . . . . .	Polen	4 115
10	Hultschin . . . . .	„	619
		Tschecho- Slowakei	31
		Zusammen :	8 064

### B. Vergleichszahlen der Jahre 1913 und 1925

	1913 alte Grenze	1913 neue Grenze	1925
<i>I. Verkehrsleistungen</i>			
Beförderte Gütermengen in Tonnen (öffentl. Verkehr) . . . . .	450 Mill.	399 Mill.	373 Mill.
Tariftonnenkm des öffentl. Verkehrs in Millionen . . . . .	67 135	57 282	59 629
Mittlere Versandweite des öffentl. Verkehrs in km . . . . .	134	129	150
Wagengestellung in Millionen Stück .	48	41	38
Beförderte Personen (in Millionen) ..	1 743	1 577	2 106
Personenkm (in Millionen) . . . . .	40 473	36 599	48 950

	1913 alte Grenze	1913 neue Grenze	1925
<i>II. Betriebsleistungen</i>			
Zugkm (alle Züge in Millionen) . . . . .	770 Mill.	671 Mill.	538 Mill.
davon Güterverkehr . . . . .	282	242	207
Personenverkehr . . . . .	477	420	327
Achskm (alle Züge in Millionen) . . . . .	32 577	28 437	25 101
davon Güterverkehr . . . . .	20 694	17 747	15 745
Personenverkehr . . . . .	11 398	10 274	9 260
Stärke der Züge (Achsen) . . . . .	42	42	47
davon Güterverkehr . . . . .	73	73	76
Personenverkehr . . . . .	24	24	28
Lokomotivkm (in Millionen) . . . . .	1 258	1 093	953
davon Nutzkkm . . . . .	793	690	546
<i>III. Fahrzeugbestand (im Jahres- durchschnitt)</i>			
Lokomotiven . . . . .	28 945	26 369	28 889
Wagen (insgesamt) . . . . .	753 847	637 444	830 096
davon Personenwagen . . . . .	63 695	57 883	66 803
Güterwagen . . . . .	672 827	579 561	740 867
<i>IV. Brenn- und Schmierstoffverbrauch</i>			
Brennstoffe auf 1000 Lokkm . . . . .	13	13	13,19
Schmierstoffe auf 1000 Lokkm . . . . .	19,72	19,72	16,88
<i>V. Personalstand (Jahresdurchschnitt)</i>			
774 433	692 714	732 961	
davon Beamte . . . . .	294 851	263 887	331 712
Arbeiter . . . . .	479 582	428 827	401 249
auf 1 km Betriebslänge entfallen . . . . .	13,21	13,65	13,77

## Schrifttum<sup>1</sup>

### I. WERKE UND AUFSÄTZE ÜBER DIE DEUTSCHEN EISENBAHNEN DER VORKRIEGSZEIT

- Hoff*, Das deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart, Berlin 1911.  
*Kirchhoff*, Die deutsche Eisenbahngemeinschaft, Stuttgart und Berlin 1911.  
— Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens, Stuttgart und Berlin 1913.  
*v. d. Leyen*, Die Eisenbahnpolitik des Fürsten Bismarck, Berlin 1914.  
*Röll*, Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, 2. Auflage, Berlin und Wien.  
*Sax*, Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, 3. Bd.: Die Eisenbahnen, Berlin 1923.  
*Wehrmann*, Die Verwaltung der Eisenbahnen, Berlin 1913.

### II. WERKE UND AUFSÄTZE ÜBER DIE DEUTSCHEN EISENBAHNEN IM KRIEGE

- Baur*, Deutsche Eisenbahner im Weltkrieg 1914—1918, Stuttgart 1927.  
Die deutschen Eisenbahnen 1910—1920. Herausgegeben vom Reichsverkehrsministerium, Berlin 1923.  
*Gröner*, Die deutschen Eisenbahnen im Weltkrieg, im Eisenbahnwesen der Gegenwart 1923, Bd. 1, S. 21.  
— Über das Feldcisenbahnwesen, in den Preußischen Jahrbüchern Bd. 210, S. 27.  
*Köhler*, Die Staatsverwaltung der besetzten Gebiete. Erster Band: Belgien, Stuttgart 1927.  
*Kretschmann*, Die Wiederherstellung der deutschen Eisenbahnen auf dem westlichen Kriegsschauplatz, Berlin 1922.  
— Die Wiederherstellung der deutschen Eisenbahnen auf dem östlichen Kriegsschauplatz, Berlin 1927.  
*Lotz*, Die deutsche Staatsfinanzwirtschaft im Kriege, Stuttgart 1927.  
*Roebe*, Zusammenbruch der deutschen Eisenbahnen? Berlin 1920.  
*Péschaud*, Politique et fonctionnement des transports par chemin de fer pendant la guerre, Paris 1923.  
— Les chemins de fer allemands et la guerre, Paris 1927.  
Reichsarchiv, Der Weltkrieg 1914—1918, Das deutsche Feldcisenbahnwesen, 1. Bd., Berlin 1928.

<sup>1</sup> Die Werke und Aufsätze sind nur an einer Stelle, und zwar bei dem Zeitabschnitt angeführt, worauf sich ihr Inhalt hauptsächlich erstreckt.



- Schwarte*, Der Große Krieg, Organisationen. Erster Teil 1921.  
*Thiessen*, Die Karten der Massengüterbewegung in Deutschland 1913 und 1915, Berlin 1916.  
 — Der Gesamtgüterverkehr auf den deutschen Eisenbahnen 1913 und 1922, Berlin 1922.  
*v. Velsen*, Das Militäreisenbahnwesen in Schwarte (siehe oben) S. 231 ff.  
*Wurtzbacher*, Die Versorgung des Heeres mit Waffen und Munition in Schwarte (siehe oben) S. 69 ff.

### III. WERKE UND AUFSÄTZE ÜBER DIE DEUTSCHEN EISENBAHNEN NACH DEM KRIEGE (KRIEGSFOLGEN)

- Das deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart. Herausgegeben von *Hoff, Kumbier, Anger*, 2. Auflage, Berlin 1923.  
 — 3. Auflage, Berlin 1927.  
*Gröner*, Die Eisenbahn als Faktor der Politik, Stuttgart 1921.  
*Knebel*, Die Reichsbahn-Personentarife, Berlin 1926.  
*Kuczinsky*, Reichseisenbahnen und Reichsfinanzen, Berlin 1922.  
*Sarter*, Die Reichseisenbahnen, Mannheim 1920.  
 — Jahrbuch des deutschen Verkehrswesens 1921 und 1922, Berlin.  
 — Verkehrswerbung bei Eisenbahnen, Berlin 1927.  
*Sarter-Kittel*, Die neue Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, Berlin 1924.  
 — Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, 2. Auflage, Berlin 1927.  
 Sozialisierungskommission, Verhandlungen und Gutachten über die Organisation der Reichseisenbahnen 1921 und 1922.  
 Statistisches Reichsamt, Deutschlands Wirtschaftslage unter den Nachwirkungen des Weltkrieges, Berlin 1923.  
*Stieler*, Grundfragen aus dem Gebiete des deutschen Eisenbahnwesens in Tübinger Abhandlungen zum öffentlichen Recht, Stuttgart 1925 (Sonderdruck).  
 — Autonomiebestrebungen bei Staatseisenbahnen, in der gleichen Zeitschrift, Stuttgart 1927 (Sonderdruck).  
 — Der Dawes-Plan und die Reichseisenbahn, Stuttgart 1926 (Sonderdruck).  
*Ströhle*, Der Vertrag von Versailles, Stuttgart 1921.  
 Die Tarifpolitik der Deutschen Reichsbahn. Herausgegeben vom Reichsverkehrsministerium, Berlin 1922.

### IV. VERÖFFENTLICHUNGEN DER EISENBAHNEN, GESETZ- BLÄTTER usw.

- Amtsblätter der Eisenbahndirektionen.  
 Amtsblätter der Militäreisenbahndirektionen.  
 Bauberichte der bundesstaatlichen Eisenbahnen.  
 Betriebsberichte der bundesstaatlichen Eisenbahnen.  
 Eisenbahnverordnungsblätter und Eisenbahnnachrichtenblätter der bundesstaatlichen Eisenbahnen.  
 Geschäftliche Nachrichten der bundesstaatlichen Eisenbahnen.  
 Geschäftsberichte der Deutschen Reichsbahn.

Geschäftsberichte der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

Geschäftliche Nachrichten für den Bereich der Eisenbahnen des deutschen  
Militärbetriebs auf den verschiedenen Kriegsschauplätzen.

Militäreisenbahnordnung, 2 Teile.

Parlamentsberichte und Drucksachen des Reichstages und der bundesstaat-  
lichen Parlamente.

Reichsgesetzblatt (abgekürzt RGBl.).

Die Reichsbahn, Schriften aus dem Reichsverkehrsministerium, 3 Hefte, 1921  
bis 1922.

Die Reichsbahn, Amtliches Verordnungsblatt der Deutschen Reichsbahn-  
Gesellschaft.

Reichsbahnhandbuch 1927, Berlin 1927.

Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands (jährlich).

Tarif- und Verkehrsanzeiger für das Reichsbahngebiet.

#### V. DEUTSCHE FACHZEITSCHRIFTEN

Archiv für Eisenbahnwesen.

Verkehrstechnische Woche.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen.

## Sachwörterverzeichnis

(St. = Statistischer Teil)

### A

- |   |   |
|---|---|
| <p>Abdrängen auf andere Verkehrsmittel 11, 133</p> <p>Abgabe von Personal 140</p> <p>— von rollendem Material 18, 162, 163</p> <p>— des Verkehrs seitens der Binnenwasserstraßen 108, 109</p> <p>Ablieferung von Fahrzeugen 224</p> <p>Abfuhr von Getreide 73</p> <p>— von Petroleum 73</p> <p>Abnahme der Beförderungsmenge 9, 108</p> <p>— des Binnenwasserstraßenverkehrs 9, 108, 109</p> <p>— der Ernteerzeugnisse 108</p> <p>— des Güterverkehrs nach dem Kriege 235, 240</p> <p>— der Rohstoffproduktion 108</p> <p>— des Seehafenverkehrs 9, 89</p> <p>Abnahmekommissionen 224</p> <p>Abrechnung der Militärtransporte 144</p> <p>Abschnürung der bisherigen Bezugsgebiete 107</p> <p>Abteilung, militärische 66</p> <p>Abtransport, s. Transport</p> <p>Abtretung von Gebieten 18, 224, St. 292</p> <p>Abwehrschlachten 91</p> <p>Achtstundentag 19, 231</p> <p>Akkordarbeit, Abschaffung 232</p> | <p>Altersgrenze für Einstellung von Personal 147</p> <p>Amerika, Eisenbahnwesen 57</p> <p>— — Staatskontrolle des 57</p> <p>Amt, s. die einschlägigen Wörter (Maschinen-, Verkehrs-, Zivil- usw.)</p> <p>Amtsinstanz 66</p> <p>Änderung des politischen Systems 222</p> <p>Anordnungsbefugnis des Feld-eisenbahnchefs 64, 71</p> <p>Anlagekapital 35, 218, 251, St. 262</p> <p>Annuitäten 249</p> <p>Anschlußanlagen 26, 119, 181</p> <p>Arbeiter 35, 150, 233</p> <p>— Einheimische 69</p> <p>— Bahnunterhaltungs-, s. dort</p> <p>— Betriebs-, s. dort</p> <p>— Werkstätten-, s. dort</p> <p>Arbeitsanfall, Verringerung 144</p> <p>Arbeitslose, Einstellung 230</p> <p>Arbeitszeit, Verlängerung 12, 149</p> <p>— Verkürzung 231</p> <p>Aufhebung der Höchstlieferfristen 105</p> <p>— des Militärfahrplans 103</p> <p>— des Reichseisenbahnamtes 28</p> <p>Aufmarsch des Heeres 8, 43, 81</p> <p>Aufsichtstätigkeit 23, 25, 48, 64</p> <p>Aufträge, Überspannung in der Erteilung 19</p> <p>Ausbau von Eisenbahnen 14, 38, 39</p> |
|---|---|

Ausbauprogramm, militärisches 6  
 Ausbildung, Beschleunigung 147  
 Ausbruch der drohenden Kriegs-  
 gefahr 43  
 Ausgaben 36, 77, St. 264, St. 288,  
 289  
 — des Militäreisenbahnverkehrs  
 77  
 — des öffentlichen Verkehrs 36,  
 217, 237  
 Ausgleichfonds 211  
 Ausländische Kontrolle 20, 251  
 Ausnahmetarife 105  
 — im besetzten Gebiet 207, 208  
 — im Frieden 187  
 — im Kriege 197  
 Ausrüstung der Eisenbahnen 26  
 — der Eisenbahnwagen 60  
 Ausschaltung des regelmäßigen  
 Betriebsplans 121  
 — der bisherigen Seehäfen 109  
 Ausspruch der drohenden Kriegs-  
 gefahr 79  
 — der Mobilmachung 60, 80  
 Ausweisung des Eisenbahnper-  
 sonals 239

## B

Baden 22, 33, 48, 210  
 Bahnbevollmächtigte 43  
 Bahnbeauftragte 62, 73, 97  
 Bahnbewachung 79  
 Bahnerneuerung 118  
 Bahnhöfe, Entlade- 95  
 — Überlastung 121  
 Bahnhofskommandanturen 65, 68  
 Bahnnetz, s. Eisenbahnnetz  
 Bahnpolizeireglement 25, 26  
 Bahnunterhaltung 14, 118, 182  
 Bahnunterhaltungsarbeiter 35, 145,  
 183, 285  
 — weibliche 145  
 Balkan 73

Bau von neuen strategischen  
 Bahnen 14, 185  
 — von Eisenbahnen 21, 179  
 Bauformationen 74  
 Baukosten 219  
 Bauordnung 31  
 Baupolitik, allgemeine 11, 14, 24,  
 177, 179  
 — Einstellung der Bauten 118  
 — neue strategische Bahnen 14,  
 185  
 Bayern 22, 26, 48, 54, 55, 60, 63,  
 141, 212, 244, 254  
 Beamte 35, 149, 233  
 Beamtenräte 231  
 Bedeutung des Reichseisenbahn-  
 amtes 28  
 Befugnis des Reichseisenbahn-  
 amtes 27, 46  
 Befehlsgewalt 61  
 Beförderung, s. Transport  
 Beförderungslänge, s. Transport-  
 weite  
 Beförderungsmenge, Abnahme 9,  
 108  
 Beförderungssteuer, s. Besteuerung  
 des Eisenbahnverkehrs  
 Bekleidungsschwierigkeiten 12  
 — Heimatpersonal 150  
 — Zivileisenbahninformation 154  
 Belastung mit Reparationen 20,  
 228, 251  
 Beleuchtung der Züge, Mängel  
 130  
 Belgien 37, 74, 225  
 Belgische Bevölkerung 98  
 Berlin, Kohlenversorgung 133, 223  
 Berührung mit dem Kriegsmini-  
 ster 47  
 Beschlagnahme von Stoffen 171  
 Beschränkt leistungsfähiges ost-  
 preußisches Eisenbahnnetz 106  
 Beseitigung von Gegenläufen 136



Besetzung feindlicher Eisenbahnen 2, 7, 59, 64, 84, 123  
 — Erweiterung des Netzes hierdurch 2, 9  
 Besetzung des Rheinlandes 18, 226  
 — der Rhein-Ruhrbahnen 19, 238  
 Besteuerung des Eisenbahnverkehrs 190, 204, 251  
 Betrieb 51, 102  
 — Eingriff in den, (s. auch Kriegsbetrieb, s. auch Friedensbetrieb) 9, 86  
 Betriebsabteilung 51  
 Betriebsausgaben, s. Ausgaben  
 Betriebsausschuß in Posen 106  
 Betriebsamt 67, 75  
 Betriebseinnahmen, s. Einnahmen  
 Betriebsführung 64  
 Betriebsgemeinschaft 53  
 Betriebskolonnen, Zivil 67  
 Betriebsleistungen 35, 58, 76, 114, 118, St. 273, St. 279  
 — der Heimatbahnen 26, 35, 114, 118, 215, 241  
 — der Militäreisenbahnen 11, 76, 114, 118, 123  
 Betriebsleitungen 10, 126  
 Betriebsmittelgemeinschaft 30, 51  
 Betriebsordnung (4. XI. 1914) 31  
 Betriebsplan, Ausschaltung des regeln. 121  
 Betriebsräte 231  
 Betriebsrecht d. Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft 250  
 Betriebsschwierigkeiten, s. Verkehrsschwierigkeiten  
 Betriebsüberschuß 30, 36, 210, St. 264, St. 289  
 Betriebszahl 23, 35, 210, 217, 237  
 Beutelokomotiven, Rückgabe 225  
 — Zahl 76  
 Beutewagen, Rückgabe 225  
 — Zahl 76

Bezugsgebiet, Abschnürung des bisherigen 107  
 Binnenwasserstraßenverkehr, Abgabe seines Verkehrs 109  
 — Abnahme 9, 108, 109  
 — Statistik 275, 276, 277, 279  
 v. Bismarck 3, 5, 27  
 Blockade 9, 107, 198  
 — der deutschen Seehäfen 107  
 v. Breitenbach 42, 56, 116, 246  
 Breitspur, Umnagelung der russischen 14, 74, 85, 185  
 Brücken, Wiederherstellung 85  
 — Zerstörung 84  
 Brückenbaufirmen 84  
 Bulgarien 101, 110, 113, 206  
 B.V.G. (Bevollmächtigte Generalstabsoffiziere) 73

## C

Chef des Generalstabs 61  
 Chef des Feldeisenbahnwesens (s. auch Feldeisenbahnchef) 63

## D

Dänemark 225  
 Danzig (Freistaat) 225  
 Dawes-Gesetzgebung 4, 249  
 Dawes-Gutachten 249  
 Demobilmachung 91, 222  
 — wirtschaftliche 18, 228  
 Demobilmachungskommission 223, 229  
 Demobilmachungsverordnung 232  
 Deutsch - Französischer Krieg (1870/71) 5, 24, 38  
 Deutscher Bund 21  
 Deutsche Eisenbahnen, s. die einschlägigen Wörter  
 Deutsche Reichsbahn - Gesellschaft 250  
 — Betriebsrecht 250

Deutscher Charakter 250  
 — Finanzieller Aufbau 251  
 — Öffentlich-rechtlicher Charakter 250  
 — Organisatorischer Aufbau 254  
 — Reichsbahngericht 255  
 — Verhältnis zur Reichsregierung 254  
 Deutscher Zollverein 22  
 Dichte des Eisenbahnnetzes:  
   Belgien 34  
   Deutschland 34  
   Frankreich 34  
   Italien 34  
   Rußland 34  
 Dichtungsstoffe 174  
 Diebstähle 11, 137  
 Diener der deutschen Wirtschaft (Eisenbahn) 41  
 Dienstenteilung des Personals 121  
 Dienstkleider 152  
 Dienstkohlen, Beförderung 135  
 — Bestände 169  
 Dienststellen 49  
 Direktion 49  
 — Eisenbahndirektion 5, 49  
 — Generaldirektion 49  
 — Grenzdirektion 140  
 Disziplinarverhältnis (Zivileisenbahnpersonal) 155  
 Division 95  
 Dringlichkeitsliste für Bauten 180  
 Drosselung des Verkehrs 15, 128  
 Durchgangsverkehr 73

## E

Eifellinien 41  
 Eigentumslänge, s. Gesamtlänge  
 Einfluß der Heeresverwaltung 6, 38  
 Eingriff in den Eisenbahnbetrieb durch das Militär 9, 86  
 Einheimische Arbeiter 69

Einheit des Eisenbahnnetzes 2, 26  
 — Verwaltung 26  
 Einheitliche Normen für Eisenbahnen 26  
 Einheitliche Zentralgewalt, Fehlen einer 7  
 Einnahmen 36, 76, 77, St. 264, St. 288, 289  
 — des Militäreisenbahnverkehrs 77  
 — des öffentlichen Verkehrs 36, 76, 214  
 Einschränkung des öffentlichen Verkehrs 59, 103, 104, 127  
 — durch tarifarische Maßnahmen 194, 201  
 Eisenbahnabteilung des Großen Generalstabs 61  
 Eisenbahnamt 69  
 Eisenbahnapparat, Schwächung des 18  
 Eisenbahnbau- und Betriebsordnung 31  
 Eisenbahnbaufirmen 84  
 Eisenbahnbaukompagnien 68, 84  
 Eisenbahnbautätigkeit, s. Bautätigkeit  
 Eisenbahnbetrieb, s. Betrieb  
 Eisenbahnbetriebskompagnien 66  
 Eisenbahndiebstähle, s. Diebstähle  
 Eisenbahndirektion, s. Direktion  
 Eisenbahnerheime 157  
 Eisenbahninformationen, militärische 12, 63  
 Eisenbahnhilfsbataillone 68  
 Eisenbahnkommissar, ausländischer 251  
 Eisenbahnnetz der besetzten Gebiete, s. feindliche Eisenbahnen  
 — der deutschen Staatsbahnen, s. Staatsbahnen  
 — Dichte des europäischen 34  
 — Einheit 2, 26

- Eisenbahnnetz, Entwicklung des deutschen 21, 24  
 — der Grenzeisenbahnen (Fr. Ru.), Ausbau 39, 181  
 — der Heimat 2, 44, 63, 64  
 — Leistungsfähigkeit des deutschen 62  
 — mangelnde Rücksichtnahme auf das deutsche 119  
 — Ostpreußen 90, 105  
 — Überspannung des deutschen 62  
 Eisenbahnregimenter 62, 63, 67  
 Eisenbahnschuld 17, 219  
 Eisenbahntransportabteilung 71, 72  
 Eisenbahnunfälle, s. Unfälle  
 Eisenbahnverwaltung 57, 61  
 — heimatliche 43, 66  
 Eisenbahnverwaltungsrat 70  
 Eisenbahnwirtschaft, Eingliederung der — in die Kriegswirtschaft 55, 123  
 Eisenbahnzentralamt 31  
 Eisenbahnzentralstelle 73  
 Einstellung der Eisenbahnbau-tätigkeit 118  
 — des Zivilgüterverkehrs 80  
 Eisen 109  
 — Beförderung 109  
 — Tarife 188, 200  
 Elsaß-Lothringen 7, 33, 49, 181, 224, 229  
 Enteignungsrecht 26  
 Entfernungen 113  
 Entladebahnhöfe 95  
 Entladefristen, Kürzung 132  
 Entladekommandos 133  
 Entlastung für die Staatsbahnen durch Kleinbahnen und Privatbahnen 51, 133  
 — durch Wasserstraßen 135  
 Erhöhung der Transportweiten 10, 108, 117  
 Erholungsurlaub, Heimat 148, 149  
 Ernährung, Sicherstellung 102  
 — Schlechte, des Personals 120, 122, 149  
 Ernährungslage 120  
 — des Militäreisenbahnpersonals 157  
 — des Volkes, Tarifmaßnahmen 193, 197  
 — des Zivileisenbahnpersonals 151  
 Ernteergebnisse St. 278  
 Ernteerzeugnisse, Rückgang 108  
 Ersatz durch Kriegsgefangene 14, 145, 180, 183  
 Ersatzkräfte 12, 144  
 — jugendliche 145  
 — Kriegsgefangene 145  
 — Soldaten 145  
 — weibliche 12, 145  
 Ersatzsammelzüge 93  
 Ersatzstoffe 13, 152, 172  
 Ersatztransporte 9, 88, 93  
 Erze, Einfuhr 109, 110  
 Etappendienst 60
- F**
- Fachkommission 52  
 Fahrplan 86  
 Fahrpreisermäßigung, s. Tarife  
 Fahrgeschwindigkeit 26, 236  
 Fahrtlisten 43  
 Fahrzeuge 35, 75, 159, St. 263, St. 271, St. 286 f., St. 293  
 — Abgabe an Feldeisenbahnen 162, St. 286  
 — Ablieferung an Feindbund 224  
 — Leistungen 166, St. 263, St. 273  
 — Reparatur 13, 142, 163  
 — Unterhaltungszustand 122  
 — Vermehrung 13, 161, 241, St. 287, St. 293  
 Fehlbetrag der Eisenbahnen, Krieg 212

Fehlbetrag der Eisenbahnen, Nach-  
 kriegszeit 237  
 Feindliche Eisenbahnen 2, 64, 77  
 — Besetzung 2, 7, 9, 59, 84  
 — Wiederherstellung 8, 14, 84, 85,  
 179, 184  
 — Zerstörung 8, 83  
 — Zustand 84  
 Feldeisenbahnwesen 12, 67, 74, 85  
 (s. auch die einzelnen Wörter)  
 Feldeisenbahnchef 8, 12, 59, 73,  
 97, 123, 127, 134, 159, 177  
 — Ost 63  
 — West 63  
 Feriensonderzüge 104  
 Feuerbuchsen der Lokomotiven  
 13, 173  
 Finanzgemeinschaft 44, 53  
 Finanzielle Wirkung des Versailler  
 Vertrages 227  
 Finanzwirtschaft der Eisenbahnen  
 17, 18, 36, 210, 220, St. 264,  
 St. 274, St. 288  
 Formationen der Militär-Eisen-  
 bahnen 12, 140, 154  
 Frachtbriefmuster 22  
 Frachtbriefstempel 191, 204  
 Frachten, Rückstau 119  
 Frachtsätze, s. Tarife  
 Frankreich 34, 39, 74  
 Französisch-Belg. Eisenbahnen 74  
 Französisch-Belgische Regie 238  
 Französische Landeseinwohner,  
 Rückführung 98  
 Freifahrt für das Personal 148  
 Friedensbetrieb 46  
 Friedensfahrplan 80, 87, 104  
 Frontverteilungsstellen 96  
 Frostperioden (1916/17) 120  
 Frühdruschprämien 120  
 Fuhrpark, s. Fahrzeuge  
 Fußmarsch bei Demobilmachung  
 100

## G

Gegenläufe, Beseitigung 136  
 Geldsammlungen des Personals  
 152  
 Gemeinschaft aller deutschen  
 Eisenbahnen 30  
 Genehmigungsverfahren, s. Zulas-  
 sungsscheine  
 Generalbetriebsleitungen 51  
 Generaldirektion, s. Direktion  
 Generaldirektor der Deutschen  
 Reichsbahn-Gesellschaft 250  
 Generalgouvernement 70  
 Generalstab, Großer 61  
 Generalstabsoffiziere 73  
 — Konstantinopel 73  
 — Sofia 73  
 — Wien 73  
 Generalverkehrsamt 51, 126  
 Gepäckverkehr, Stockungen 78  
 Gepäckwagen 114  
 Gesamtlänge der Kleinbahnen  
 33, St. 262  
 — sämtlicher deutschen Eisen-  
 bahnen 32, St. 262  
 — (Kriegsverluste) 225, St. 292  
 Geschwindigkeit, s. Fahrgeschwin-  
 digkeit  
 Gesetz vom 3. XI. 1838 1, 22  
 Gespannschwierigkeiten 120  
 Getreideabfuhr 73  
 Getreideversorgung 111  
 Gleisumbauleistungen 14, 184  
 Goethe 21  
 Gouvernement Control, Amerika 3  
 Grenzdirektionen 140  
 Grenzeisenbahnnetz, Ausbau  
 (Ru. Fr.) 39, 181  
 Grenzschutz 79  
 Grenzziehung (neue) durch Ver-  
 trag von Versailles 225, 227  
 Groener 38, 41, 63, 86, 88, 107,  
 115, 123



Großer Generalstab 61  
 Grundgeschwindigkeit 42  
 Grundkapital der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft 251  
 Gummiknappheit 175  
 Güterbahnhof, Überfüllung 119  
 Gütermenge, s. Beförderungsmenge  
 Gütertarife, Frieden 189  
 — Erhöhung (1918) 203  
 — Krieg 197  
 Gütertonnenkilometer 118, 216  
 Güterverkehr 10, 105, St. 277  
 — Rationalisierung 131  
 — Rückgang nach dem Kriege 235, 240  
 Güterwagen, Ablieferung 224  
 — Statistik St. 263, St. 272, St. 286, St. 293  
 — Umlaufzeit 132  
 — Zahl 35, 76  
 Güterwagengestellung 10, 77, 105, 114, St. 274, St. 277

## H

Haager Landkriegsabkommen 72  
 Häfen, Abnahme des Verkehrs in den deutschen 9, 109  
 — Ausschaltung d. deutschen 109  
 — Blockade der deutschen 107  
 Hafenamt 72  
 Hafenkommandanturen 65, 68  
 Hartkort 21, 37  
 Hauptbahnen 33  
 Haushaltspläne 17, 218  
 Heer, Aufmarsch 81, 88, 93  
 — Rücktransport 18, 223  
 Heeresbewegungen 88  
 Heeresverwaltung, Einfluß 6, 38  
 Heidelberger Programm 53  
 Heimatbahn, s. Eisenbahnen usw.  
 Heißläufer 132, 174  
 Heizung der Züge 130, 176

Heldentod des Personals 154  
 Helfferich 116  
 Hessen 33  
 Hessische Ludwigsbahn 30  
 Hilfsdienstgesetz 108, 116  
 v. Hindenburg 223  
 Hindenburg-Programm 10, 51, 55, 108, 115, 180  
 Hilfslazarettzüge 97  
 Hilfsmittel, organisatorische 124  
 Hilfsquellen der Militäreisenbahnen 9  
 Höchstlieferfristen, Aufhebung 105  
 Holzgelenksohlen 152

## I J

Industrieanlagen, Zusammenballen neuer 119 (s. a. Kriegsindustrie)  
 Inflation 233  
 Internationale Tarife 204  
 Italien 34  
 Jugendliche, Einstellung 145

## K

Kanalbetriebsamt 72  
 Kantinen im Feldeisenbahndienst 157  
 Kapp-Putsch 236  
 Kartoffelversorgung 82, 111, 120  
 — tarifarische Maßnahmen 199  
 Kiew, Eisenbahnzentralstelle 73  
 Kilometrische Leistungen der Eisenbahnen 113  
 — der Lokomotiven 115, St. 263, St. 273, St. 279, St. 293  
 Kinderzuschläge 150  
 Kirchhoff 52  
 Kleinbahnen 11, 31, 32, 45, 50, 51, 70, 133  
 — Gesamtlänge 33, St. 262  
 — Nebenbahnähnliche 33

- Kleinbahnen, Übernahme von  
     Transporten 133  
 Knappheit an Personal 5, 142  
   — an Stoffen 5, 168  
 Kohlen, Bestand an Kriegskohlen  
     44  
   — Förderung 117  
   — Mangel 169  
   — Mehrverbrauch 167  
   — Tarife 188, 200  
   — Transporte 109, 110  
   — Verschlechterung 171  
   — Versorgung 82, 96, 133, 236  
 Kohlenausgleichsstelle 127  
 Kohlenbewirtschaftung 170  
 Kohlentransportaussehuß 127  
 Koks, Ersatz für Kohle 170  
   — Transporte 110  
   — Vermehrung der Zufuhr 117  
 Krankenstand im Personal 143  
 Krankentransporte 9, 143, 88, 97  
     100  
 Kreuzungsmöglichkeiten 14, 185  
 Krieg, Deutsch-Französischer  
     (1870/71) 5, 24, 38  
   — Preußisch-Österreichischer  
     (1866) 23, 24  
 Kriegsamt 48, 56, 103, 115, 123,  
     127  
 Kriegsamtstellen 115  
 Kriegsbeschädigte 171  
 Kriegsbetrieb 8, 46, 58  
 Kriegsbetriebleitung 10, 126  
 Kriegsfolgen 1, 3, 18, 222  
 Kriegsgefahr, Ausspruch der 43,  
     79  
   — Zustand der 78  
 Kriegsgefangene 69, 75  
   — Ersatz durch 14, 145, 180,  
     183  
   — Transporte 9, 98  
 Kriegsgeräte, Erhöhung der Er-  
     zeugung 10, 115  
 Kriegsgesellschaften 107  
 Kriegsindustrie 123  
 Kriegskohlenbestand 44  
 Kriegsleistungen, s. die einschlägi-  
     gen Wörter  
 Kriegsminister 47, 60  
 Kriegsrohstoffabteilung 173  
 Kriegsschauplatz 58, 74  
 Kriegstarife 187  
 Kriegstransporte der Eisenbahnen  
     38, 42, 43  
 Kriegsverpflegungsanstalten 60, 81  
 Kriegswirtschaft 136  
   — Eingliederung der Eisenbahn-  
     wirtschaft in die 55, 123  
   — Leistungen der Eisenbahnen  
     für die 102  
   — Organisation 9  
   — Programm 5  
   — Umstellung in der Friedens-  
     wirtschaft 228  
 Kriegswirtschaftlich wichtige  
     Transporte 102  
 Kriweis 73, 123  
 Kupfer 13  
   — Entziehung dieser Teile den  
     Lokomotiven 124
- L**
- Ladegewicht, Ausnutzung 216  
 Landeseisenbahnräte 106  
 Landesverteidigung 6, 26  
 Landstraßen, Abdrängen von  
     Transporten auf 133  
 Landwirtschaft, Tarifmaßnahmen  
     zur Hebung 193, 198  
 Landwirtschaftliche Erzeugnisse,  
     s. Ernteerzeugnisse  
 Lazarettzüge 97  
   — Hilfslazarettzüge, s. dort  
   — Vereinslazarettzüge, s. dort  
 Leihfahrzeuge 76  
 Leichtkrankenzüge 97

Leistungen, s. die einschlägigen Wörter (Betriebs-, Fahrzeug-, Gesamt-, Lokomotiv-, Verkehrs- usw.)

Leistungsfähigkeit des Deutschen Eisenbahnnetzes 62

— des Ostpreußischen Eisenbahnnetzes 106

Leitung, siehe Betriebs-, Kriegsbetriebs-, Zug- usw.

Lieferungen, Rückgang 13, 168

Lieferungsbedingungen 171

Linienkommandantur 44, 61, 62, 65, 69

Linksfahren 86

List, Volkswirtschaftler 21

Lokomotivbauanstalten 164

Lokomotiven, Ablieferung 224

— Betriebsfähigkeit 13, 165

— Beute-, Zahl 75

— Entziehen der Kupferteile 124

— Feuerbuchsen 13, 173

— Heißdampf- 159

— Lauffähige 13, 166

— Leistungen 115, 121, St. 263, St. 273, St. 279, St. 292

— Naßdampf- 159

— Reparatur 164

— Statistik 263, 276, 286, 293

— Umlauf 122, 231

— Vermehrung 161

— Zahl 35, 75, 114

## M

Main-Neckarbahn 30

Maschinenamt 67, 69, 75

Material 58

— Hergabe 46

— Transport 58, 88

Mecklenburg 33, 48

Mehrverbrauch an Stoffen 13, 167

Meliorationsbahnen 39, 180

Memelgebiet 225

Milchversorgung 82

Militärbehörden 59

Militärbetriebsabteilung 66

Militäreisenbahn 34, 63, 76

Militäreisenbahnamt 50, 75

Militäreisenbahnbehörden 42

— Umgestaltung 68

Militäreisenbahnbetrieb 9, 58, 65, 75, 85, 114, 206

— Ausgaben 77

— Betriebslänge 114

— Betriebsleistungen 76, 114, 118

— Fahrzeuge 75, 177

— Organisation 6, 7, 63

— Statistik 266

— Stoffwirtschaft 168, 177

— Tarifgestaltung 58, 206

— Umfang 74

Militäreisenbahndirektionen 65, 69, 75

Militäreisenbahninformationen 12, 65, 140, 155, St. 268

Militäreisenbahnpersonal 58, 75, 114, 150, 156, St. 270

Militärfahrplan 42, 59, 81, 103, 104, 130

Militärgeneraldirektion 70, 75

Militärgouvernement 72

Militärgüterverkehr 131

Militärkanaldirektion 72

Militärlokalzüge 81

Militärtarife 58, 189, 196

Militärtransporte, Abrechnung 144

— Verwendung der Eisenbahn für 38

— Vorbereitung 59

Militärtransportordnung 58

Militärurlaub, s. Urlaub

Militärurlauberzüge 129

— Einschränkung 130

Militärisches Ausbauprogramm 6

Militärische Leistungen 8

Militärischer Verkehr 11, 79, 98  
 Militärische Vorarbeiten 42, 43, 44  
 Mindestalter, Herabsetzung beim Personal 147  
 Minenanlagen 38  
 Ministerium der öffentlichen Arbeiten 48  
 Mittelinstanzen der Eisenbahnverwaltungen 49  
 Mobilmachung, Ausspruch 60, 80  
 — Transporte 42, 43, 80, 81  
 — Vorarbeiten 6, 7, 42  
 — wirtschaftliche 7, 44, 107  
 Mobilmachungsbefehl 43  
 Moltke 37, 38  
 Moselbahn 181  
 Moselkanalisierung 41  
 Munition 88  
 Munitionszuführung 95

## N

Nachschub 94, 95  
 Nagler, Generalpostmeister 21  
 Napoleon 37  
 Nationalversammlung (1849) 25  
 — (1919) 241  
 Naturalleistungsgesetz 58  
 Nebenbahnen 24, 33  
 Nebenbahnähnliche Kleinbahnen 33  
 Nebenbezüge des Personals 151  
 Neubautätigkeit 14, 179  
 Norddeutsche Bundesverfassung (1866) 25  
 Normalspurbahnen 33  
 Normaltarife des Personenverkehrs 188, 237  
 Normativbestimmungen 22  
 Normen, einheitliche 26  
 Notmetalle 173  
 Notrampen 60  
 Notstandsarbeiten 19, 235  
 Notverordnung (1924) 19, 247

## O

Oberbau 182  
 Oberbaustoffe 168, 176  
 Oberschlesien 18, 225  
 Oberschlesische Schmalspurbahnen 33  
 Öffentlicher Verkehr 59, 64, 76, 103, 104, 123 (s. auch Verkehr)  
 Ölversorgung 174  
 Öser 242  
 Österreich, Ultimatum 78  
 Österreich-Ungarn 110, 113, 205  
 Östliche Strecken, Störungen 105  
 Oldenburg 33  
 Operationsgebiet 65  
 Operative Bedeutung der Eisenbahnen 88, 89  
 Organisation der Heimatverwaltungen 6, 7, 45  
 — Hilfsmittel der 124  
 — der Kriegswirtschaft 9  
 — Mängel der 8  
 — des Militäreisenbahnbetriebs 6, 7, 68  
 — der Wasserstraßenbeförderung 11  
 Ostpreußen, Eisenbahnnetz 90, 106

## P

Personal, Abbau 233  
 — Abgabe 140  
 — Ausweisung 239  
 — Bemessung 36  
 — Dienstteilungen 121  
 — Ernährung 120, 149  
 — der Feldeisenbahnen 58, 75, 114, 150, 156, St. 270  
 — der Heimatbahnen 114  
 — Überlastung 122  
 — Unruhen 153  
 — Urlaub 148, 231  
 — Vermehrung nach dem Kriege 229



Personal, Zahl 36, 75, 114, 241,  
     St. 265, St. 270, St. 283  
 Personenbeförderung 59  
 Personentarif im besetzten Ge-  
     biete 207  
   — im Frieden 187  
   — im Kriege 193  
 Personentarifreform 31  
 Personentransporte 58  
 Personenverkehr, Einschränkung  
     104, 127  
   — Statistik St. 263, St. 280, St. 292  
   — Verringerung der Schnelligkeit  
     128  
 Personenwagen, Ablieferung 224  
   — Hergabe 46  
   — Leistungen 166  
   — Reparatur 163  
   — Statistik 263, 272, 286, 293  
   — Vermehrung 161  
   — Zahl 35, 75, 114  
 Pensionslast 233  
 Petroleum, Abfuhr 73  
   — Verbrauch 176  
 Planmäßiger Ausbau des Netzes  
     38  
 Planmäßige Kriegswirtschaft 123  
 Platzausnutzung der Züge 215  
 Polen 225  
 Politisches System, Änderung 222  
 Polnischer Korridor 18, 227  
 Posen, Betriebsausschuß in 106  
 Postbeförderung 88, 97  
 Preispolitik 48, 112, 124, 169  
 Preissteigerung von Stoffen St. 290  
 Preußen 6, 22, 29, 33, 48, 57, 60,  
     141, 211  
 Preußisch-Österreichischer Krieg  
     (1866) 23, 24  
 Preußische Eisenbahnen 57  
 Privatbahnen, Gesamtlänge St. 262  
   — Preußen 22  
   — Sachsen 22

Privatbahnen, System 3, 5, 22, 32,  
     45, 46, 47, 50, 51  
   — Verstaatlichung, s. dort  
 Privatwirtschaftliche Grundsätze  
     bei der Reichsbahn 245

## Q

Quartierleistungsgesetz 58

## R

Rampen 38, 80  
 Rangierpersonal 142  
 Rationalisierung des Güterver-  
     kehrs 131  
   — des Personenverkehrs 127  
   — der Transporte 11, 126  
   — tarifarische Maßnahmen 201  
 Räumungszüge 99  
 Reformtarif 30, 187  
 Reichsaufsicht gegenüber der  
     Deutschen Reichsbahn-Gesell-  
     schaft 250  
 Reichsbahnfinanzgesetz 246  
 Reichsbahngericht 255  
 Reichsbahngesetz 250  
 Reichseisenbahnamt 5, 7, 25, 26,  
     28, 45, 51, 57  
   — Bedeutung 28  
   — Befugnis 27, 46  
 Reichseisenbahnen in Elsaß-Loth-  
     ringen 7, 33, 49  
 Reichsfinanzen, Sanierung 247  
 Reichskohlenkommissar 116, 170  
 Reichspräsident, Bestätigungs-  
     recht 254  
 Reichstag 52, 106  
 Reichsverband der Deutschen In-  
     dustrie 246  
 Reichsverfassung (1849) 25  
   — (1871) 26  
   — (1919) 242  
 Rente 36, 210, 218  
 Reparationsschuldverschreibun-  
     gen 251

Reparationsverpflichtungen 18, 20, 228, 251  
 Reparatur der Fahrzeuge 13, 142, 163  
 Revolutionäre Bewegung 18, 222  
 Rhein-Ruhrbahnen, Besetzung 19, 238, 250  
 Rheinland, Besetzung 18, 225  
 Römerstraßen 37  
 Roter, preuß. Handelsminister 21  
 Rübenversorgung 120  
 Rübenwinter (1916/17) 120  
 Rückführung der französischen Landeseinwohner 98  
 Rückgang, s. Abnahme  
 Rücksichtnahme, mangelnde—auf das deutsche Eisenbahnnetz 119  
 Rückstau von Frachten 119  
 Rücktransport des Heeres 18, 223  
 Rumänien 73, 90, 101, 115  
 Russische Breitspur, Umnagelung 14, 74, 85, 185  
 Rußland 14, 15, 34, 39, 74, 85, 185

### S

Saargebiet 18, 225  
 Sachsen 22, 48, 141  
 Sammelladungsverkehr 202  
 Sammelstationen 96  
 Sanierung der Reichsfinanzen 247  
 Sanitätstransportkommissar 97  
 Schiffahrtsabteilung 74, 134  
 Schiffahrtstarife 202  
 Schiffahrtstransporte 65  
 Schlieffen 38  
 Schmalspurbahnen 33, 74  
 — Oberschlesien 33  
 Schneiderwerkstätten 152  
 Schnellzugfahrzeiten 104  
 Schnellzugtarife 194  
 Schnellzugzuschläge 195  
 Schwächung des Eisenbahnapparates 18, 123

Schwellen 176  
 Schwerkriegsbeschädigte 230  
 Seehäfen, s. Häfen  
 Serbien 101  
 Sicherstellung der Ernährung 102  
 Sicherstellung der Kampfhandlungen 87  
 Sofia 73  
 Sozialisierungskommission 246  
 Sparmetalle 13  
 Sperren des Urlaubsverkehrs 11, 129  
 — des Verkehrs 122, 125  
 Spur (1,435 m) 23  
 Staatsbahnen, Baden 22, 33  
 — Bayern 22, 33  
 — Deutschland 33, 34, 35, 39, 47  
 — Entlastung 51, 135  
 — Mecklenburg 33  
 — Oldenburg 33  
 — Preußen 5, 6, 28, 33, 34  
 — System 3, 4, 5, 22, 23, 51, 52, 65  
 — Verreichlichung, s. dort  
 — Württemberg 22, 33  
 Staatsbahnwagenverband 7, 8  
 Staatsgerichtshof 242  
 Staatskontrolle des amerikanischen Eisenbahnnetzes 57  
 Staatsminister 47  
 Staatsschulden 244  
 Staatsvertrag 243  
 Stabilisierung der Währung 240  
 Staffeltarif 198  
 Stammaktien 251  
 Standortverschiebungen der Industrie 9, 108  
 Statistischer Teil 259  
 Stellenzulage 151  
 Stellungskrieg 83  
 Stellwerkseinrichtungen 86  
 Stieler 243  
 Stockungen auf den östlichen Strecken 105

Stockungen auf den deutschen  
Strecken 87, 106, 119  
— im Gepäckverkehr 78  
Stoffe, Ersatzstoffe 13, 152, 172  
— Knappheit 5, 168  
— Mehrverbrauch 13, 167  
— Preissteigerung St. 290  
— Verschlechterung 170  
Stoffwirtschaft 11, 13, 159  
Straßenbahnen 32  
— Übernahme von Transporten  
133  
Strategische Bedeutung der Bah-  
nen 6, 88  
Streiks 236  
Streikrecht des Personals 153  
Suppenküchen 152

## T

Tagesbedarf einer Division 95  
Taktische Aufgaben der Eisen-  
bahn 91  
Tarife, s. auch die besonderen  
Wörter  
— Ausnahme 105, 187, 197, 207  
— Güter 188, 197, 202  
— Internationale 16, 204  
— Kriegs 187  
— Militär 58, 206  
— Normal 188, 237  
— Personen 187, 193, 207  
— Reform 30, 187  
— Schiffsahrts 201  
— Spezial 26  
Tariferhöhung 16  
Tarifkämpfe 23, 24  
Tarifmaßnahmen 192, 194, 197, 201  
Tarifpolitik 15  
— Krieg 187  
— Nachkriegszeit 237  
Tarifverbände 23  
Tauglichkeit für Eisenbahndienst  
147

Technisches Mitglied der Linien-  
kommandantur 62  
Technische Vorschriften 23  
Terminkalender 44  
Teuerungszulagen, Arbeiter 150  
— Beamte 150  
Transporte, Kohlen 109, 110  
— Koks 110  
— Kranke 9, 77, 88, 97, 100  
— Kriegs 38, 43  
— Kriegsgefangenen 9, 98  
— kriegswirtschaftlich wichtige  
102  
— Material 58, 88  
— Militär 38, 59, 144  
— Mobilmachungs 42, 80, 81  
— Personen 58  
— Rationalisierung der 10, 11,  
126, 201  
— Schiffsahrts 11, 65, 109  
— Truppen 58, 88  
— Übernahme 133  
— Verlängerung 83  
— Vermehrung 117  
— Verringerung 127, 134  
— Verwundete 9, 88, 97, 100  
— Zivilpersonen 82

Transportstraßen 40, 81  
Transportweiten, Durchschnitt  
110, St. 263, St. 264, St. 293  
— Erhöhung 9, 108, 117, 240  
— von Gütern 117, St. 264, St. 293  
— von Personen 59, St. 263  
— Verringerung 134  
Tschecho-Slowakei 225  
Tunnel 84  
Türkei 73, 101, 110, 113, 206

## U

Überbeanspruchung des Eisen-  
bahnnetzes 62  
Überfüllung der Anschlüsse 119  
— der Güterbahnhöfe 119

- Überholungsmöglichkeiten 14  
 Überlastung der Bahnhöfe 121  
 — des Personals 122  
 Übermaß von Bestellungen 234  
 Überschüsse, s. Betriebsüberschüsse  
 Überstunden 151  
 Übertragung des preußischen Staatsbahnbesitzes auf das Reich 5, 28, s. auch Verreichlichung  
 Ukraine 101  
 Ultimatum Österreichs 78  
 Umbauten 9  
 Umfang des Militäreisenbahnbetriebs 74  
 Umgestaltung der Militäreisenbahnbehörden 68  
 Umlaufzeit der Güterwagen 132  
 Umnagelung der russischen Breitspur 14, 74, 85, 185  
 Unfälle 11, 86, 137  
 Uniform des Zivileisenbahnpersonals 156  
 Unruhen des Personals 153  
 Unterhaltungszustand der Fahrzeuge, s. Fahrzeuge  
 Unterkunft des Zivileisenbahnpersonals 157  
 Unternehmen, Deutsche Reichsbahn, Verordnung (1924) 247  
 Urlaub des Personals 148, 231  
 Urlaubsverkehr, militärischer 9, 88, 98  
 — Sperren des 11, 129
- V**
- Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen 22  
 Vereinheitlichung des Verkehrs (1846) 22  
 — (1870/71) (Bismarck) 3, 5, 24  
 Vereinheitlichung des Verkehrs (1914/18) 51, 52, 55  
 — (1920) 3, 7, 28  
 Vereinslazarettzüge 97  
 Verkehr, s. auch die einschlägigen Wörter 51, 102  
 — Ausgaben, s. Ausgaben  
 — Drosselung 15, 127  
 — Durchgangs 73  
 — Einnahmen, s. Einnahmen  
 — Einschränkung 59, 103, 104, 127, 201, 194  
 — Gepäck 78  
 — Güter 10, 80, 105, 131, 235, 240, St. 277  
 — militärischer 11, 79, 98  
 — öffentlicher 59, 64, 76, 103, 104  
 — Personen 59, 104, 127, 128, St. 263, St. 280, St. 281, St. 293  
 — Sperren 11, 121, 122, 125, 129  
 — Urlaubs 9, 11, 88, 98, 129  
 — Vereinheitlichung 3, 5, 7, 22, 24, 28, 52, 55  
 Verkehrsamt 69, 75  
 Verkehrsaufgaben 51  
 Verkehrsleistungen 35, St. 263, St. 275 ff.  
 Verkehrsmittel, Abdrängen auf andere 11, 133  
 Verkehrsrückgang nach dem Kriege 235  
 Verkehrsschwierigkeiten 35, 78, 86, 104, 118, 120, 159, 171, 236  
 Verkürzung der Arbeitszeit 231, 232  
 Verlängerung der Arbeitszeit 12, 149  
 — der Transporte 83  
 Vermehrung des Personals nach dem Kriege 229  
 — der Fahrzeuge 13, 161  
 — der Feldeisenbahnbehörden 74  
 — der Kokszufuhren 117  
 — der Lokomotiven 161



- Vermehrung der Transporte 117
  - der Wagen 160
  - Verpfändung der Reichsbahn 226
  - Verpflegung des Heeres 87, 94, 95
  - des heimatlichen Personals 150
  - des Militäreisenbahnpersonals 156
  - Verpflegungsstellen 38
  - Verrelliung der deutschen Staatsbahnen 241
  - Schattenseiten 243
  - Vorteile 244
  - Verringerung des Arbeitsanfalles 144
  - des Personenverkehrs 128
  - der Transportweiten 134
  - des Zuggewichtes 129
  - Versagen der Wasserstraßen 120, 236
  - Verschiebungen des Heeres 40
  - Verschlechterung des Wagenschiffes 119, 278
  - der Stoffe 170
  - Versorgung mit Getreide 111
  - mit Kartoffeln 111, 120
  - mit Kohlen 82, 133, 236
  - mit Lebensmitteln 236
  - mit Milch 82, 236
  - mit Rüben 120
  - Verspätungen der Züge 121
  - Verstaatlichung der Preussischen Privatbahnen 5, 28, 29
  - Vertrag von Versailles 18, 224, 226, St. 292
  - Verwaltung, Einheit des Netzes 26
  - Heimatnetz 43
  - Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft 250, 252
  - Verwendung der Eisenbahn für Militärtransporte 38
  - des Personals 50
  - Verwundete, Transport 9, 88, 97, 106
  - Verzinsung 23
  - Vollspurbahnen, s. Normalspurbahnen
  - Vorarbeiten, militärische 6, 7, 42
  - Vorbereitungen, militärische 42
  - Militärtransporte 59
  - unzureichende 44
  - wirtschaftliche 44
  - Vorbildung für Eisenbahndienst, Herabsetzung der Vorschriften 147
  - Vormarsch 83
  - Vorschriften, technische 23
  - Vorzugsaktien 252
- W**
- Waffenstillstand 18, 222—224
  - Waffendienst, Zurückstellung 79, 139
  - Wagen (s. auch die einschlägigen Wörter) 75, 114, St. 263, St. 272, St. 286, St. 287, St. 293
  - Beladen 11
  - Beute 76
  - Entladen 11
  - Gepäck 114
  - Güter 35, 76, 132, 224
  - Leistungen 166
  - Mangel 119
  - Personen 35, 75, 114, 161, 163, 166, 224
  - Reparatur 163
  - Vermehrung 160
  - Wagenausgleich 80
  - Wagenachskilometer 115, 118, St. 263, St. 273, St. 280, St. 292
  - Wagenbauanstalten 164
  - Wagengestellung, Güterwagengestellung, Genehmigungsverfahren 11
  - Verweigerung 134

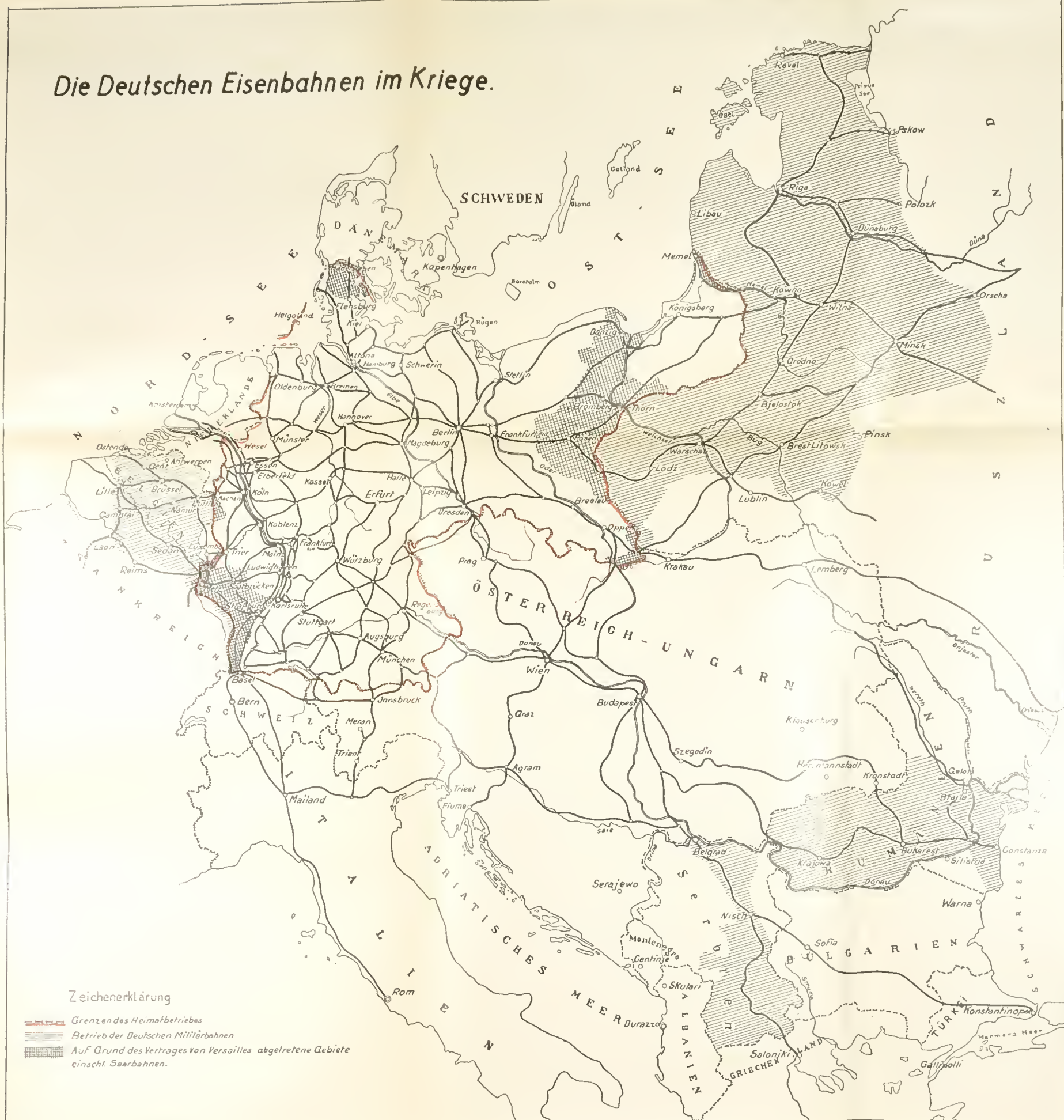
# SACHWÖRTERVERZEICHNIS

Wagenstandgelder, Heraufsetzung 132  
 Wagonumlauf, Verschlechterung 119, St. 278  
 Wasserstraßen 45, 133, 135  
 — Entlastung durch 135  
 — Organisation der Beförderung 11  
 — Tarifarische Maßnahmen 201  
 — Übernahme von Transporten 110  
 — Versagen 120, 236  
 Wassertransportabteilungen 65  
 Wasserumschlagplätze 16  
 Weibliche Ersatzkräfte 12, 145  
 Weiterleitungsstellen 96  
 Werkstättenamt 67, 69, 75  
 Werkstättenarbeiter 35, 142, 232, St. 285  
 Werkstattskolonnen 67  
 Wettbewerb 23, 24, 171  
 Wiedergesundung der Reichsbahn 19, 240  
 Wiederherstellung der Brücken 85  
 — der feindlichen Eisenbahnen 8, 14, 15, 84, 86, 179, 184  
 Wiederherstellungsarbeiten 84  
 Wien 73  
 Wildes Fahren der Züge 121  
 Wirtschaft, Eisenbahn als Diener der deutschen 41  
 Wirtschaftliche Demobilmachung 18, 228  
 Wirtschaftliche Mobilmachung 7, 44, 107  
 Württemberg 22, 33, 48, 53, 210

## Z

Zentralgewalt, Fehlen einer einheitlichen 7  
 — Stärkung der 25  
 Zerstören der feindlichen Eisenbahnen 8, 83  
 Zivileisenbahnamt 49, 75, St. 269  
 Zivileisenbahninformation 156, St. 269, St. 270  
 Zivileisenbahnpersonal 58, 75, 114, 141, 156, St. 270  
 Zivilgüterverkehr 80  
 Zivilkolonnen 12, 67  
 Zivilverkehr, s. öffentl. Verkehr  
 Zollverein, deutscher 22  
 Zufuhr vom Ausland 107  
 Zugbegleitungsdienst 146  
 Zugeinschränkungspläne 129  
 Zuggewicht, Verringerung 129  
 Zugkilometer 115, St. 273, St. 279, S. 292  
 Zugleitungen 10, 125  
 Zugstärken St. 263, St. 274, St. 281, St. 293  
 Zulassungsscheine, Personenverkehr 130, 223  
 Zurückdrängen des öffentlichen Verkehrs 123  
 Zurückstellung vom Waffendienst 79, 139  
 Zustand drohender Kriegsgefahr 78  
 Zustand der feindlichen Eisenbahnen 84  
 Zwangsbewirtschaftung 107, 171  
 Zwangsentladung 125, 132  
 Zweifrontenkrieg 9, 39, 59, 63, 83  
 Zweigleisiger Ausbau 14, 185

# Die Deutschen Eisenbahnen im Kriege.











Form 45

940.9

C 216d

Carnegie institute v.9

Deutschen eisenbahnen im  
kriege

237168

Form 47

940.9

PENNSYLVANIA STATE LIBRARY

C 216d

Harrisburg

v.9

In case of failure to return the books the borrower agrees to pay the original price of the same, or to replace them with other copies. The last borrower is held responsible for any mutilation.

Return this book on or before the last date stamped below.

237168



